Ing. Dudu Alexandru Frim

Aventurile unui B24

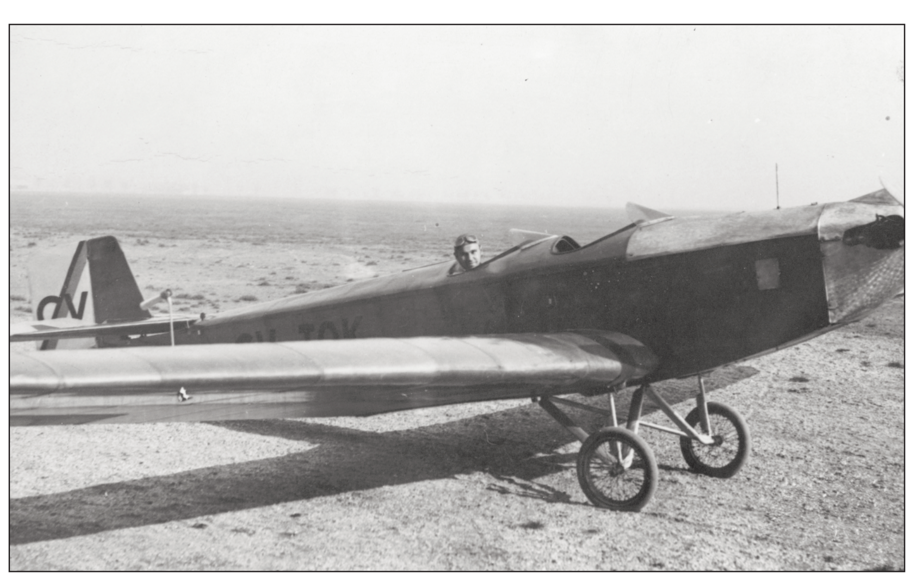


LIBERATOR B 24 reparat de ing. Dudu Frim în 1943.

Ing. Dudu Alexandru Frim

Aventurile unui
B24
LIBERATOR

Editura MODELISM, 2009



Ing. Dudu Frim la bordul unei avionete Klemm T25CP, în 1928

De la primele ei începuturi, uzina de avioane IAR a fost încadrată cu o serie de piloți de elită pentru încercări la zbor ale aparatelor executate de această uzină. Erau aşa-zişii " piloți de încercare". Primii "test piloți" din IAR au fost: căpitanii aviatori Romeo Popescu, cel cu care am făcut eu botezul aerului,Alexandru Papană, Dumitru Pufi Popescu, iar după moartea lui a devenit pilot şef de încercări inginerul pilot Dudu Alexandru Frim, unul dintre cei mai buni prieteni pe care i-am avut .

Dudu Frim continuă zborurile de încercare şi punere la punct ale avioanelor IAR-80, IAR-81, după care execută zborurile în premieră absolută pentru avioanele IAR 47 şi a întreaga serie de bombardiere Savoia Marchetti.

Istoric vorbind, evoluția avionului IAR-80 este legată de numele lui Dumitru Pufi Popescu şi Alexandru Dudu Frim. Era o personalitate foarte complxă şi pentru a-l înțelege am să vă povestesc o aventură comună. Nu decisivă, nu foarte importantă dar definitorie. Datorită furtunii cei de la o cabană de ski au rămas izolați. Cum se putea rezolva problema ? Aeronautic ! Cu ajutorul unui bombardier !

Mecanicii de la hagar au demontat puntea de trecere dintre lansatoarele de bombe ale unui bombardier Savoia Marchetti, după care, prin trapele larg deschise, baloturile de paie au fost băgate în avion, al cărui fuzelaj s-a umplut până la coadă. Afară acum era o vreme superbă, ca după furtună. Soare, lipsă totală de vânt, iar pe munte avalanşe enorme de zăpadă!

În asemenea condiții, Dudu Frim, ca pilot prim, şi cu mine, ca pilot secund, decolăm cu acest Savoia de bombardament, încărcat acum numai cu baloturi de paie. Sus facem o trecere în rasmot prin fața cabanei , ca să studiem terenul. La a doua trecere, la circa zece metri deasupra poienii, în momentul când suntem la verticala acesteia, la un semnal al meu (prin coborârea bruscă a mâinii stângi, pe care o țineam ridicată) doi oameni din spate împing primul balot de paie prin trapele larg deschise de sub lansatoarele de bombe.

Trebuie spus că cei doi oameni erau asigurați cu corzi de alpinism, ca să nu cadă şi ei după balot.

Acesta însă cade "lung" şi se opreşte în brazii din marginea poienii de la vreo sută de metri. Suficient însă ca să-mi dau seama de "corecția de tragere".

La trecerea următoare (Dudu a făcut zece treceri), toate baloturile au căzut în faţa cabanei cu o eroare de douăzeci metri, fără să se distrugă niciunul.Nici cel mai pretenţios bombardament în rasmotte *cu bombe reale nu putea fi mai precis. După aterizare începe curăţenia avionului de paie şi montajul la loc a punţii de legătură.Săptămâna următoare s-a repetat aceeaşi operaţie aeropurtată. De această dată pentru nişte beţe pentru porţile unui concurs de slalom. Graţie zăpezii şi a timpului bun s-au organizat pe Postăvar concursuri de sky, coborâre şi slalom, însă cum tot nu se putea încă circula pe potecuţă cu sarcini mari, s-a recurs din nou la ajutorul aviaţiei.*
Tot Dudu Frim şi cu mine rezolvăm problema, cu aceeaşi echipă de “bombardieri” şi cu acelaşi efect spectaculos. Acum toţi sportivii din uzină sunt mulţumiţi de precizia bombardamentului făcut cu bombe construite din fân şi din beţe de lemn.Se recunoaşte că “sunt de meserie”!
Însă, peste câteva zile, a urmat un fel de cutremur de pământ! Cineva a “turnat” pe la oficialităţile din Bucureşti despre raidurile noastre de bombardament sportiv făcute deasupra Postăvarului, şi apare la hangar un ofiţer superior din Direcţia Tehnică Aeronautică, cu o falcă în cer şi cu una la sol. Cu o voce strangulată de indignare, cere anchetă şi represalii pentru echipajul care a utilizat un avion de bombardament al statului în scopuri sportive, şi mai grav, în scop de a hrăni nişte măgari.
Fălcile însă s-au oprit şi s-au închis brusc când ofiţerul a aflat că avionului în cauză nu fusese încă recepţionat de comisia militară şi că, deci, era încă în proprietatea uzinei I.A.R., aflându-se în probe de zbor. În aceste condiţii se putea face orice zbor cu el, în orice scop. Chiar ca să transporte fân pentru dejunul câtorva măgari.
Puţini piloţi de încercare au în palmares asemenea performanţe. Dudu Frim avea aptitudini excepţionale. A doborat un B24 cu un IAR 80 al Uzinelor IAR, a reparat şi zburat altul sub privirile americanilor şocaţi de cutezanţa tehnică...

Comandor (r) av. ing
Sorin TULEA



Ocupațiile și meseria m-au obligat să am prieteni mulți în viață. Exagerat de mulți! Pe unii din ei nici nu știam prea bine cum se numesc. În schimb, aceștia cunoșteau amănunte despre mine pe care nici eu nu le știam. Unele adevărate, iar altele inventate. Situație obișnuită în cazul celor despre care presa și ziarele uneori vorbesc, poate, prea mult.

Între timp anii au trecut. Se apropie bilanțul. Și atunci o serie de prieteni mai apropiați păreau că s-au coalizat între ei: cereau din ce în ce mai insistent un lucru la care nu m-am gândit niciodată, și anume: să-mi scriu amintirile. Amintiri din viața mea de sport, aviație, motociclism și automobilism. Insistențele au crescut în așa măsură încât până la urmă am capitulat fără condițiuni. Am început să scriu la lucrarea de față, în ciuda lipsei mele de talent literar. În fond, eu sunt inginer și nu scriitor! Dar... să vedem ce va rezulta! Și am început de la zero.

Cred că nu a avut nici o influență asupra vieții mele locul și data la care m-am născut! Însă, pentru a nu fi necesare unele întrebări, pentru a ști în fiecare clipă câte primăveri și ierni s-au îngrămădit în spinarea mea și în fine pentru că toată viața mea am fost un om de tehnică și precizie, încep cu începutul.

M-am născut la 9 martie 1908 în Râmnicul Sărat, un orășel foarte mic pe vremea aceea. Tata era atunci locotenent și comanda un escadron de cavalerie ce făcea parte dintr-un regiment cu garnizoana în Roman.

Părintele meu, Constantin Frim, originar din Botoșani, din fragedă copilărie a rămas orfan de părinți și a crescut făcându-și studiile la un orfelinat militar de la Mănăstirea Bistrița din Vâlcea. Apoi devenind militar de carieră (cavalerist), când m-am născut eu, comanda acel escadron de cavalerie staționat atunci în Râmnicul Sărat.

Mama, Alexandrina Atanasiade din Iași, era descendenta directă a domnitorului Al. I. Cuza.

Familia s-a întemeiat deci la Râmnicul Sărat unde am locuit foarte puțin timp, tata fiind mutat, pentru avansare în cadrul regimentului, la Roman. De la Roman, tata, acum căpitan, a fost mutat după trei ani, în anul 1911, la Bacău, în calitate de comandant al unei unități mai mari a acestui regiment.

Acestei cauze datoresc faptul că nu cunosc nici una din casele primei mele copilării. Îmi amintesc că în anul 1932 am avut nevoie de o copie a actului de naștere și m-am deplasat la Râmnicul Sărat unde, după ce am obținut actul necesar, am căutat după adresă căsuța în care mă născusem și pe care am găsit-o transformată într-un bloc cu patru etaje, de altfel ca mai toate casele din jurul ei. Am plecat întristat că nu o mai găsisem dar și vesel că micul meu orășel uitat de lume atâta timp, acum evoluase.

La Bacău, adevăratul loc al copilăriei mele, am locuit mai întâi cu chirie într-o casă a profesorului Cârje pe strada Bacău-Focșani, stradă care duce spre fabrica Letea, aproape de ieșirea din oraș, la numărul 102.

Era o casă cu trei camere, cu curte și grădină mare, în care era și un grajd pentru cai.

Doi ani mai târziu, prin 1913, părinții mei cu mari sacrificii și cu bani împrumutați pe ipotecă, au construit o casă gospodărească, chiar peste drum, la numărul 113, o casă de vis cu patru camere și dependințe, cu sobe de teracotă, cu apă curentă și tot confortul. Aici mi-am petrecut cei mai frumoși ani ai copilăriei și adolescenței mele și tot aici am avut una din cele mai mari dureri din viață, când în decembrie 1924 l-am pierdut pe neasemuit de bunul meu tată, când aveam doar șaisprezece ani.

La Bacău am făcut sport: turism, vânătoare, ciclism, săniuș, ski, patinaj, fotbal și chiar auto, sporturi care mi-au fermecat acei ani. Doream să ajung să fac sport de performanță. Din această cauză, nici când am fost mare, nu mi-am pierdut nopțile, nu am făcut chefuri și nu am fumat.

Sărmana mama, pentru a mă feri de gloata de copii de la care aș fi putut învăța deprinderi rele, a organizat școala primară în particular, fără a se gândi că acest fapt mă va duce în viață complet dezarmat. Însă firea mea adaptabilă și cu o mare perseverență m-a făcut ca, în timpul liceului, să birui acest handicap pe care totuși l-am mai simțit de câteva ori în cursul vieții.

La Bacău am făcut și liceul, care avea o secție reală pe care am urmat-o și care m-a făcut apt să intru la Școala Politehnică și să-mi îndeplinesc visul meu de bază, acela de a ajunge inginer!

Tot la Bacău am avut primul automobil și în două vacanțe de vară am învățat și m-am calificat „mecanic auto“. În anul 1924, în iunie, la Iași am luat carnetul de conducător auto, cu dispensă de vârstă având atunci doar 16 ani și când bietul tata și-a luat răspunderea eventualelor mele aventuri rutiere. Am luat direct carnet de șofer profesionist, aceasta în baza calificării

mele de mecanic auto pe care mi-am făcut-o anterior. Am fost tare mândru de acest carnet, pe care îl port cu mândrie și cinste și astăzi, după peste șaizeci de ani.

După cum am arătat, în același an, 1924, în decembrie, scumpul meu tată a murit de cancer la vârsta de numai 53 de ani. Au urmat doi ani plini de dureri și greutăți, eu cu sora mea mai mică fiind aproape copii, iar biata mama care fusese ținută de tata, care o adora, dincolo de frământările vieții, acum se descurca destul de greu.

După doi ani în care am terminat liceul și am luat bacalaureatul, în vara 1926 am lichidat casa de la Bacău și ne-am mutat cu toții la București unde eu urma să intru la Școala Politehnică. Mama nu a acceptat să mă mut singur la București, care pentru mine, un copil ținut atât de aproape de mamă ar fi fost orașul pierzaniei. Am închiriat atunci o casă mică pe strada sârbească, lângă cimitirul Iancu Nou, aproape de plantația de duzi de la Vatra Luminoasă. Aici am stat în primii ani de studenție, adică din 1926 până în 1929.

ÎNCEPUTURI AUTO

De când mă știu, mi-a fost tare dragă viteza, oricum și de orice ar fi fost realizată! Prin rulare - adică pe bicicletă, motocicletă sau auto -, prin lunecare - adică pe ski, săniuță, bob -, sau zbor, adică cu avionul.

De mic copil aveam o adevărată pasiune pentru toate vehicolele mecanice și doream nespus de mult să le cunosc pe toate! Știam pe de rost zeci de mărci de automobile pe care le catalogam în carnețele speciale. Mă duceam ore întregi la gară unde priveam atent locomotivele, căutând să spionez pe mecanic în toate mișcările lui. Înclinarea către mecanică și viteză pe care o aveam în acea epocă a fost preludiul întregii mele vieți pe care am dus-o ulterior.

La Bacău locuiam la capătul străzii principale Bacău-Focșani, acolo unde începea comuna suburbană Letea Nouă (acum cartierul Costiștea). Casa noastră avea o curte lungă de circa 100 de metri, pavată și cu mulți pomi. Casa ocupa jumătate din curte apoi urma un spațiu tampon și grajdurile pentru cei opt cai pe care-i aveam, și o remiză pentru două trăsuri. Curtea cu casa și grajdurile erau amplasate pe o suprafață orizontală, după care urma grădina în pantă. Această grădină și cu altele din jur constituiau un fel de căldare cu adâncimea de circa treizeci de metri și cu pante în jur

de 20°, locuri minunate unde făceam iarna ski, săniuță și începuturile mele de bob, iar vara crochet.

În acea căldare din spatele casei, mult mai tărziu s-a construit frumosul stadion din Bacău. Acum acest stadion are o mică piațetă în fața, amplasată în fosta noastră grădină, iar accesul se face pe două stradele, locuri expropriate în dreapta și stânga fostei noastre case, care împreună cu piațeta formează un „U“. Fapt destul de interesant, stadionul s-a făcut pe locul unde a existat o casă în care a copilărit cel care mai târziu avea să devină campion mondial. Oare întâmplarea nu a realizat prin această amplasare, fără ca nimeni să gândească, un omagiu primului campion mondial fost băcăuan?

În acea vreme, în al doilea deceniu al secolului nostru, erau la Bacău doar câteva autoturisme pe care le puteai număra pe degete. Cel mai interesant era un Berliet al Fabricii de Hârtie Letea. Era o mașină cu șase locuri, cu capotă de pânză și cu un motor mare de patru cilindri, de un alezaj de peste 100 mm și care la o turație sub 1800 t/min se deplasa cu circa 40 de kilometrii pe oră; făcea un zgomot deosebit, de se auzea de departe. Îmi amintesc că atunci când mă jucam în curte și auzeam zgomotul motorului de departe, lăsam joaca și alergam la poarta curții de la stradă de unde o prindeam în raza mea vizuală de la colțul străzii și o petreceam sorbind-o din ochi până ce dispărea după cârciuma lui Ursu, sau dincolo de școala normală și cimitir.

Prima oară când am pus mâna pe volanul unei mașini a fost în timpul primului război mondial, când venind la noi acasă un mare ofițer, colonelul Bălăceanu, acesta și-a trimis mașina, o Itala, în oraș să cumpere ceva. Atunci m-am agățat și eu urcându-mă bineînțeles în față lângă șofer, iar când am observat că acesta mă privește cu bunăvoință, i-am pus chestiunea de încredere: „Îmi dai voie te rog să țin și eu puțin volanul?“; a fost de acord și după ce am ajuns acasă, aproape că nu mai călcam pe pământ de mândrie.

Tot în timpul războiului, când eram în clasa a III-a primară, am primit și prima mea bicicletă de la părinții mei, era un „Pacific“. Am primit-o dimineața și până la prânz învățasem să merg pe ea, dar mă și lovisem atât de rău încât a trebuit să stau o întreagă săptămână în pat cu gheață în anumite locuri. Cu prima mea bicicletă, îmi amintesc de o întâmplare pe care nu o pot uita niciodată, ea constituind o mică profeție.

Învățasem să merg destul de bine și într-o zi am provocat pe părinții mei să le fac o demonstrație. Era la noi și un prieten al tatii, colonelul Roca, un mare ghiduș, iar când mama mă privea cu legitimă admirație a întregii sale dragoste, dânsul zice: „Știu ce gândești, doamna Frim: Vede-l-ar maica și în aeroplan!“. Am râs cu toții mult dar nimeni nu s-a gândit atunci că gluma

sa se va adeveri întru totul destul de curând. De atunci, de câte ori stăteam de vorbă cu mama ne aduceam aminte de vorbele și râsul lui și râdeam și noi cu poftă de duioasa amintire.

În acel timp, când ardeam de dorința de a conduce și a stăpâni un astfel de bolid mâncător de foc, o simplă întâmplare mi-a venit în ajutor. Tatăl meu devenise colonel la garnizoană și la cercul de recrutate și a căpătat misiunea de a face o serie de verificări în cadrul județului. Pentru această sarcină i s-a afectat pentru un oarecare timp, o autocamionetă Fiat 35. Toată ziua cutreiera județul, seara se întorcea acasă iar mașina rămânea în curte. Șoferul, sergentul Costică Munteanu, se ducea și el acasă, fiind chiar din Bacău, și revenea dimineața spre a porni din nou. Cu toate că aveam numai 13 ani, mă împrietenisem cu Costică și acesta îmi arătase cum pornește motorul cu manivela (nu exista încă pornire automată), cum se shimbă vitezele, cum se oprește, cum se oprește, cum se merge înapoi. Eu, înarmat cu aceste cunoștințe furate de la Costică, prin prieteșug, seara, după ce el pleca acasă iar tata cu mama se duceau în oraș, rugam pe unul din grăjdari, un vlăjgan puternic, să învârte la manivelă până pornea motorul.

Odată pornit mă urcam la volan punându-mi niște perne în spate și porneam cu mașina în lungul curții până la poartă; de acolo mergeam în marșarier până la locul de plecare. Această operație o făceam de două-trei ori de-a lungul mai multor zile, când sta mașina noaptea la noi. După câteva exerciții singur, l-am rugat pe Costică șoferul să mă examineze. S-a mirat mult, m-a examinat și mi-a dat bilă albă. Acum trebuia să fac și o probă de drum, adică să merg împreună cu Costică până la fabrica de hârtie Letea, circa șase kilometri. Pentru asta, era nevoie să am aprobarea forului tutelar, adică a tatii. Mi-am luat inima în dinți și într-o dimineață când tata nu a plecat la drum chiar de la prima oră, am venit la el și l-am rugat fierbinte să-l lase pe Costică să mă verifice. S-a mirat mult de unde știu să conduc și, după ce l-a întrebat pe Costică dacă într-adevăr știu să merg, mi-a dat mult dorita aprobare.

Era o minunată dimineață de început de vară, și tare erau ele frumoase în Moldova copilăriei mele! Totuși, în acea dimineață parcă ziua era mai clară, lumina mai strălucitoare, aerul mai îmbălsămat!

Costică a scos mașina din curte, a plasat-o pe marginea drumului și m-a trecut pe mine la volan, așezându-se alături. Eram beat de fericire și foarte emoționat dar, cu toate acestea, am mers perfect, respectând toate regulile, puținele reguli de circulație care erau în acea vreme. Nu a fost niciodată intervenția instructorului. Am executat perfect traseul dus și întors, iar ajunși acasă, Costică a raportat tatii că totul a mers perfect și că am trecut examenul.

Cam în același timp, tata, pe care noi copiii, adică sora mea și cu

mine îl numeam tatițu, și care era unul din cei mai buni părinți, dacă nu chiar cel mai bun, m-a chemat într-o zi și mi-a spus: „Știi și tu, ca și mine, și ca noi toți, dorința noastră ca tu să ajungi inginer. Totuși, gândesc că este foarte bine să ai și o meserie. De asta, fiiindcă îți plac foarte mult automobilele, voi aranja ca în vacanța de vară a acestui an și a celui următor, să începi ca ucenic la atelierul auto al lui Kalman Schwartz, pentru a te califica mecanic auto. Să fii și tu la fel de bun ca Munteanu care tot acolo a învățat meserie. Știi tu „meseria e brățară de aur...“ (Munteanu era un mecanic auto din Bacău de mare clasă). Astfel la sfârșitul anului școlar, clasa a IV-a, odată cu începutul vacanței de vară, am început lucrul la atelierul de automobile plasat pe strada Bacău-Piatra, puțin mai jos de catedrala Sf. Nicolae.

La început am spălat piese, am învățat să țin cheia în mână, să demontez diverse agregate; mai târziu să le montez și chiar să le ajustez, spre a realiza agregate recondiționate.

Operația cea mai grea era ajustarea lagărelor de la arborele motor. Pe vremea aceea nici bielele și nici palierele nu aveau cuzineți. Compoziția lagărului se turna direct pe bielă sau pe bloc apoi lagărul de compoziție se strunjea la o cotă aproape de aceea a magnetonului iar la bloc se strunjeau cu așa zise „bohrstange“ la strung. Urma apoi operația de finisare când lagărele se ajustau manual cu șublerul, operație anevoioasă, care lua mult timp.

În al doilea an al instruirii mele ca mecanic auto, cunoșteam perfect toate tainele acestei frumoase meserii și am dat examen ca lucrător calificat. Eram tare mândru pentru acest succes și mă puteam compara în oarecare măsură cu dragul meu Costică Munteanu. Această calificare mi-a servit în primul rând când mi-am luat carnetul de conducere auto, chiar de profesionist și nu de amator. Aveam deja mașină și cum atunci nu era nici o restricție în meserie de permis, conduceam prin oraș fără grijă dar cu mare atenție. Cum spusese tata, meseria era brățară de aur, și acum aveam această brățară.

Tot la atelierul lui Kalman se reparau și motociclete, care îmi plăceau enorm, dar eram cam mic spre a mă urca pe coloșii din vremea aceea. Erau mai mult motociclete lăsate de ruși, ca Indian sau Harley Davidson, de proveniență americană. Totuși, în una din zile am reușit să conving pe proprietarul garajului să-mi dea motocicleta să încerc să merg. Eram un biciclist aproape acrobat și argumentul acesta l-a convins să aibă încredere în mine. Astfel, la sfârșitul unei după-amiezi de vară am pornit în primul meu drum cu motocicleta. La început a mers totul perfect; mărimea mașinii mă cam depășea, dar dorința era atât de mare încât am stăpânit-o perfect. Am plecat pe strada ce dă în șoseaua spre Piatra Neamț și nimic nu ar tulburat farmecul acestei prime încercări dacă la sfârșitul celor câțiva kilometri pe care îi făcusem, la Gherăiești, nu ar fi trebuit să mă întorc. Atunci când întorceam

dintr-o manevră greșită, am calat motorul. Totul părea destul de simplu dar cu greutatea mea de atunci nu aveam putere să apăs pe pedala de pornire, deci eram obligat sau să merg cu motocicleta împinsă, dar și asta era peste puterile mele pentru așa o distanță, sau să o las și să plec să chem pe cineva să o pornească, însă scest lucru îmi rănea rău ambiția.

Disperat, atunci am încercat să o pornesc împingând. Totul a reușit de minune, numai că în momentul în care a pornit motorul, așa a zbughit-o barabafta cu mine încât era cât p'aici să plece singură. M-am ținut încleștat teribil și câțiva metri am făcut planșă impecabilă pe lângă ea, reușind până la urmă să mă arunc în șa. Am sosit la garaj în perfecte condiții și mai sigur pe mine ca oricând. Stăpânisem monstrul și asta mă fericea.

Un an mai târziu, tata a cumpărat la licitație o mașină, un Ford canadian cu mustăți, din acelea care făcuseră războiul ca ambulanțe. Era în stare de plâns și la renovarea ei am luat parte activă.

Am făcut multe drumuri cu acest Ford și mi-l cunoștea tot orașul. Iarna agățam zeci de sănii și plecam la câte un deal mai mare cu toți prietenii să facem derdeluș; apoi câte vânători nu am făcut cu el, de câte ori nu am trecut Bistrița prin vad, pentru ca în una din dăți să se oprească motorul în mijlocul apei! Am fost nevoiți să coborâm cu toții, să o împingem până unde era apa mai mică sprea a o putea porni. Dar mașina avea și părțile ei rele: profesorii mei mă judecau prea sportiv și cum se întâmpla să nu răspund perfect la o întrebare, imediat curgeau ironiile la adresa celebrului conducător; mai ales iubitul meu profesor de franceză, dl. Tică Damian, mi-a făcut mult venin în această problemă. Dar toate au trecut și acum îmi amintesc cu nespusă duioșie de tot ce era în legătură cu acest Ford cu mustăți.

PRIMUL AUTOMOBIL

Trecuse primul război mondial, se încheiase pacea, Ardealul se alipise la patria mumă și viața își urma cursul într-o ambianță mai prosteră și mai fericită. În timpul războiului, aliații noștri francezii ne trimiseseră ca un mic ajutor o serie de auto sanitare montate pe șasiuri Ford T. După terminarea ostilităților, în 1921, aceste mașini erau prea uzate spre a mai fi folosite de armată și s-au vândut la licitație. După cum am mai spus, tatăl meu cumpărase una. Mașina a petrecut câteva luni în atelierul lui Kalman Schwartz unde făceam și eu ucenicia.

În sfârșit a fost gata! Era un fel de Station, având o bancă cu trei locuri în față și două bănci laterale, tot de câte trei locuri în spate.

Acest Ford era prima mașină americană construită în serie și fiindcă a trecut atâta timp de când a dispărut, aș considera nimerit să-i fac o descriere care ar putea interesa pe amatorii de automobile de acum, însă ar putea plictisi pe cititori.

Cu această mașină am făcut multe drumuri, de regulă scurte dar și mai lungi. Tot cu ea am fost în luna iunie 1924 la Iași unde am trecut examenul de șofer. Nu aveam decât șaisprezece ani și tatăl meu a semnat luând asupră-și eventualele comedii ce le aș fi putut face cu mașina. Am trecut cu bine examenul, pe atunci foarte simplu, cu probă practică și câteva întrebări despre regulile de circulație, de exemplu: se merge pe partea dreaptă, nu se merge cu mașina pe trotuar, depășirea se face pe stânga, noaptea se circulă cu farurile aprinse, la intersecții se sună goarna, cum era pe atunci mașina echipată și altele. Proba practică a fost de a circula prin piață printre precupețe fără a le lovi. Datorită faptului că aveam calificarea de mecanic auto, am luat carnet de șofer profesionist, ceea ce a fost o mare onoare pentru mine. Îmi aduc aminte că prefectul poliției Iași, cel care mi-a semnat carnetul, era ing. Zarifopol. Pe atunci se dădea examen de conducere doar la București și la Iași.

Mașina era gata de un an și eu o conduceam de atunci, ca ilegalist, adică fără carnet de conducere. Întorși la Bacău am pus bazele unei mari expediții care pe vremea aceea, adică în 1924 și cu o astfel de mașină, rivaliza cu un Rally Monte Carlo.

Hotărâsem să facem un drum până la Râmnicul Vâlcea, la familia farmacist Niculescu, care în timpul războiului, fiind maior farmacist, se refugiase cu toată familia în Moldova la cartierul diviziei de la Bacău, care era de altfel foarte aproape de frontul de la Mărășești cât și de cel de la Oituz. Familia Niculescu locuia la noi la Bacău unde dna Niculescu a născut cele două fetițe, acum și ele bunici, așa că eram foarte legați de această familie. Am pregătit bine mașina împreună cu sergentul Costică Munteanu, marele maestru, și într-o bună și frumoasă dimineață de iulie, cu multe bagaje și daruri, împreună cu tata, mama și sora mea, cu mine în chip de șofer și Costică Munteanu ca înger păzitor, am pornit la drum, având ca primă etapă Brașovul unde comandantul batalionului de vânători de munte era prietenul tatii, colonelul Grigoriu. Pentru a ajunge la Brașov ieșeam din Bacău pe strada Bacău-Ocna, treceam pe lângă cazărmile regimentelor 9 obuziere și 27 infanterie și apoi ne îndreptam spre Călugăra. De acolo, drumul foarte frumos șerpuia între și peste o serie de dealuri, având rampe și pante foarte accentuate. Drumul era doar pietruit, nu și cilindrat așadar plin de gropi și de un praf gros. Era o minunată zi de vară, un soare strălucitor, în care verdeața pădurilor ce mărgineau drumul nu apucase încă a îmbătrâni. Parcursesem peste 30 de kilometri, eram în apropierea comunei Sânduleni, mașina

mergea bine, descurcându-se perfect la toate urcușurile ce trebuia să le biruie, când deodată, o scârșietură puternică și mașina s-a lăsat brusc pe partea dreaptă spate, iar roata cu spițe de lemn rupte la butuc a luat-o singură înainte, sărind șanțul șoselei, și oprindu-se la vreo sută de metri pe câmp. Eram disperați, dar Costică, „mare doctor“ a pus cricul, a scos butucul roții, a adus roata fugară, ne-a asigurat că totul se va sfârși cu bine și în timp și a plecat cu ele în satul care era foarte aproape. Am stat în drum până spre prânz când de departe l-am văzut pe Costică revenind cu roata reparată adusă de-a dura. Un fierar din sat îi pusese după indicațiile sale, un mare zbanț din fier forjat, care a mers câțiva ani cât am mai avut mașina. Să amintesc că pe atunci nu existau piese de schimb pentru așa o mașină.

S-a aranjat totul și pe la ora 11 am plecat mai departe străbătând minunatele serpentine tăiate prin pădurea care îmbracă dealurile de la nord de Bacău, adică de la Călugăra până la Valea Trotușului. Am trecut prin Sînduleni, apoi Valea Rea, pe atunci un sat mai mare, având o stradă principală cu câteva prăvălii și cu un frumos spital la care era director doctorul Fulgeanu, a cărui soție, profesoara Maricica Sturza era vară cu mama și pe care îi mai vizitam de când aveam mașina, de când eram autarhici.

Am trecut în fugă prin comună, apoi prin comuna Helegeu și spre prânz am traversat Trotușul pe un pod metalic foarte frumos și intram în târgul Onești, care chiar pe vremea aceea, în al treilea deceniu al secolului nostru, era un destul de însemnat centru economic și nod rutier, fiind așezat și pe importanta arteră CFR Adjud-Onești-Miercurea Ciuc.

Nu ne-am oprit nici aici iar după ce am trecut de târg, înainte de Oituz, ne-am oprit puțin și am mâncat proviziile luate de acasă. După masa simplă și rapidă am continuat drumul, angajându-ne pe Valea Oituzului și astfel pe faimoasa trecătoare unde în războiul 1916-1918, eroica noastră armată condusă de generalul erou Eremia Grigorescu, care se odihnea la cimitirul eroilor de la Oituz alături de cei cu care luptase, a ținut piept cotropitorilor germani și unguri. Aceștia căutau să forțeze trecătoarea venind din Transilvania spre a cădea în spatele luptătorilor noștri care sfărâmaseră ofensiva germană de la Mărășești. Aici la Oituz, ostașii noștri mai puțini la număr, mai slabi înarmați, dar purtând în suflet dragostea de glie strămoșească, moștenită de la geto-daci, au reușit să traducă în viață lozinca „Pe aici nu se trece!“.

Am trecut Poiana Sărată, sat cu mai multe gatere și am început escaladarea muntelui. Serpentine, multe serpentine, cu aliniamente scurte, racordate, cu ace de păr, toate croite printr-o măreață pădure de brad. Drumul pietruit și destul de bun face ca să nu băgăm de seamă că am ajuns la cumpăna apelor, adică acolo unde începe coborârea spre Transilvania și unde apare Râul Negru care udă Brețcu.

Aceeași minunăție ne întovărășește și la coborâre și jos, la poalele muntelui, dăm de târgșorul Brețcu, locul de origine al colegului meu de liceu Ionel Boroș. Locuia într-o casă cu geamlâc la stradă, plasată la curba ce o face strada Bacău-Focșani la circa o sută de metri de casa noastră spre oraș. El a murit ca erou în al doilea război mondial.

Am lăsat în urmă Brețcu și am intrat în șesul celor șapte cetăți din jurul Brașovului. Ajungem la Târgul Secuiesc, având în dreapta noastră munții Bobocului de unde șesul se lărgește iar munții Brețcului rămân tot mai departe.

Spre înserat am ajuns la Brașov la iubitul nostru prieten, colonelul Grigoriu, comandantul batalionului de vânători de munte de aici.

Mare bucurie mare și, și la el acasă ne-am pregătit să încheiem o zi de drum lung, căci cei 180 km făcuți la bordul unui Ford deja tare vechi și pe drumuri doar oarecum pietruite era ceva cu totul neobișnuit.

Pe seară am ieșit cu toții în oraș să vedem Brașovul, cu hotelul și cafeneaua Koroana, cu acea Purtzengasse, cu tot farmecul acelor vremi de mult apuse. Am stat trei zile la Brașov, oraș care mi-a plăcut nespus de mult, parcă presimțeam că va fi locul celor mai frumoși ani ai vieții mele.

În timpul cât am stat la Brașov, am făcut o plimbare în Schei, până la Pietrele lui Solomon, adică până unde începea vechiul drum spre Poiana, apoi într-o seară am mers la restaurantul Koroana unde am mâncat un șnițel vienez, mare cât o farfurie, nespus de bun, udat cu o bere tare rece.

A treia zi de dimineață am părăsit Brașovul angajâdu-ne pe drumul spre Râmnicul Vâlcea. Am ieșit pe Strada Lungă și la biserica Sf. Ion am luat-o la stânga pe șoseaua care trece pe la Cristian, apoi Râșnov, de unde din drum se vede falnica cetate a Râșnoavei. Aici la Râșnov am lăsat mai întâi la dreapta șoseaua spre Zărnești, apoi la stânga cea spre Pârâul Rece și respectiv Predeal. Curând am intrat în Bran, unde imediat privirea și atenția ne sunt atrase de celebrul castel care, pe o stâncă semeață, a fost clădit cu secole înainte de cavalerii teutoni și care străjuiește perfect gâtuirea munților de unde începe șesul Bârsei. Am trecut emoționați și plini de admirație pe lângă măreața realizare și curând ne-am angajat în serpentinele care escaladează trecătoarea dintre Făgăraș și Bucegi, unde sate cocoțate pe vârfuri de stâncă dau senzația că ești pradă unui vis. Am trecut prin coclauri abrupte, pe la Moeciu, Fundata unde era vechea vamă, apoi la podul Dâmboviței de unde la dreapta se face drumul ce duce la peștera Dâmbovicioarei. În fine, Rucărul, atât de frumos și Dragoslavele, localitate cu rezonanță de basm, rămas din primul război mondial când ostașii noștri, puțini la număr, păreau feți-frumoși din poveste, luptând pentru a împiedica invazia dușmanului. De la Dragoslavele urcăm la Meteiaș spre a coborâ la Câpulung, la Meteiaș unde un mauzoleu durat din piatră în punctul cel mai

înalt păstrează cu sfințenie osemintele a mii de ostași români care, atunci, în suprema încleștare, au preferat moartea decât să cedeze o brazdă din pământul strămoșesc.

Cu multă plăcere am trecut pe un pod frumos Râul Târgului și am pătruns în istoricul oraș de la poalele munților, Câmpulung. Am trecut mai departe și la ieșirea din oraș am luat-o la dreapta pe drumul direct ca duce la Râmnicul Vâlcea peste cele șapte muncele: Berevoești, Domnești, Valea Iașului, Curtea de Argeș, Tigveni și Golești.

Trecusem trei muncele și tocmai intram în comuna Domnești când din nou un scrâșnet puternic în cutia de viteze și mașina se blochează. Am împins-o până la casa mai mare a unui fruntaș din sat care ne-a oferit ospitalitate până la repararea mașinii. Am demontat împreună cu Costică, sau mai exact Costică cu un mic ajutor al meu, cutia de viteze în care am găsit tamburul care prin blocarea cu o chingă ferodo comandă viteza întâi, spart bucățele. Imediat Costică a plecat la București cu tot felul de mijloace de transport spre a găsi piesa. Și mare minune a găsit-o! Așa că a treia zi era iarăși totul în regulă. Am mulțumit mult binevoitorilor noștri și am plecat. Mașina mergea foarte bine. Am escaladat și restul de cinci muncele din cele șapte care despart Câmpulungul de Râmnicul vâlcea, în bune condițiuni, am trecut prin Curtea de Argeș unde celebra mănăstire ne-a dus cu un gând pios la Neagoe și la legenda acestui minunat lăcaș cu cei nouă meșteri mari, cu Manole zece. Am străbătut fără necazuri cei circa 100 km până la Râmnicul Vâlcea și cam în timpul prânzului am părăsit Muntenia și, trecând peste frumosul pod peste Olt, am intrat în Oltenia și respectiv în Râmnicul Vâlcea, ținta călătoriei noastre. Aici am găsit ușor familia farmacistului Niculescu pe strada Capelei nr. 3, unde bucuria a fost de nedescris. Am stat câteva zile minunate evocând amintiri scumpe ca apoi să ajungem acasă pe Valea Oltului fără mari peripeții.

ÎNCEPUTURI DE BOB

Viteză! Viteză! În afară de mașină și zbor încă de copil mai aveam o mare pasiune, aceea de a mă da cu sania pe așa-zisul derdeluș. Îmi umpleam preocupările timpului liber din zilele de iarnă, când ascuns în grajdul casei părintești din Bacăul copilăriei mele, lucram mereu la săniuțe cât mai perfecte, care să alunece cât mai bine și să poată duce cât mai mulți ocupanți.

Căutam și îmi luam toate cărțile și revistele de sporturi de iarnă și nu

doream decât să ajung să iau parte la concursurile de bobsleigh.

Prima sanie cu cârmă mi-am făcut-o când eram în clasa a IV-a de liceu, fiind invidiat de toți colegii mei cu care mă adunam în zilele libere spre a ne delecta cu săniile mele perfecționate, căci mai aveam un noroc: în spatele casei mele părintești erau niște vâlcele care constituiau o adevărată minune pentru derdeluș.

Primul bob era foarte interesant, doar ca născocire, însă nu prea dădea rezultate bune și curând după ce l-am pus în funcțiune un mic accident mi-a făcut bobul praf iar ocupanții lui au plecat loviți și plângând acasă.

Și iernile au trecut și dorința mea de a concura la bob a sporit. În ultimul an de ședere la Bacău, adică în 1926, am făcut planurile unui bob adevărat, așa cum văzusem prin cărți, bănuind eu că îi voi face praf pe toți chiar în anul care urma deoarece doream să mă prezint la cursele da la Sinaia.

Am lucrat aproape tot anul la el în atelierele școlii de meserii din Bacău fără a reuși să-l termin iar în toamnă când ne-am mutat cu totul la București spre a urma școala Politehnică, l-am luat cu mine spre a-l termina acolo.

Primele începuturi de bob de la Bacău mi-au fost legate de cele mai scumpe amintiri ale copilăriei și adolescenței mele, și îmi vor sta pururi în viață ca o flacără luminoasă și caldă.

Ajuns la București, școala pe care o urmam mi-a înghițit cu totul primul an și nu mi-a dat răgaz să mă gândesc doar în subconștient la preocupările visurilor mele.

În iarna acestui prim an a fost totuși o întâmplare în legătură cu bobul, care mă face să râd de câte ori îmi amintesc de ea.

O duceam foarte greu trăind la un loc cu mama și cu sora mea, într-o existență extrem de modestă, în limita micii pensii pe care o aveam după pierderea tatălui meu, totuși, cu sacrificii și mari privațiuni, m-am aranjat astfel ca să pot avea posibilitatea să merg pentru câteva zile la Sinaia în timpul concursurilor de bob. Planul era bine întocmit dar extrem de bine calculat bugetar căci în afară de banii necesari drumului, disponibilitățile erau foarte reduse. Contam să fiu găzduit la colonelul Grigoriu, un prieten de familie care se afla la Sinaia. Deci, la drum, și în dimineața unei zile cu -15° am sosit la Sinaia. Primul drum a fost la amicul meu unde spre marea mea deznădejde am constatat doar absența sa, fiind plecat în inspecție. Prima lovitură o primisem, nu aveam unde sta, deci trebuia ca în aceeași seară să mă întorc la București. Ca să nu pierd timp am plecat imediat la pârtie unde am văzutcâteva curse care m-au entuziasmat, cu toată starea mea sufletească proastă. Erau destul de mulți concurenți dar majoritatea erau cei care astăzi au abandonata acest sport.

Am stat la virajul mare și mă simțeam extrem de stingher într-o lume complet necunoscută ale căror nume nu-mi spuneau încă nimic.

Prin fața mea s-au perindat multe boburi, unele alunecând vertiginos, altele răsturnându-se, din fericire fără urmări triste, și eu priveam fermecat și cu fiecare clipă dorind mai mult să mă văd alunecând pe drumul acela de gheață cu atâtea cotituri!

La prânz am trecut pe la amicul meu unde am constatat iar că lipsea și unde ordonanța m-a îndreptat la un restaurant ca să iau masa. Și soldatul săracul, și-a făcut un raționament simplu, care însă m-a costat. Mi-a recomandat pensiunea cea mai elegantă, la Villa Ungarth, o pensiune demnă de un prieten al domnului colonel.

M-am dus acolo unde se servea la preț fix un meniu extrem de ales și abundent. Eu, care nu aveam deloc experiența călătoriilor și a circulației prin orașe mari sau hoteluri, nu știam misterul acestei mese la preț fix și dorind să fac economie, am refuzat o bună parte din felurile de mâncare care bănuiam a fi prea scumpe, terminând masa în linii mari la fel de flămând cum mă așezasemn. Când a venit la plată, nu mică mi-a fost surprinderea și disperarea când am plătit și mâncărurile pe care din economie le refuzasem. Am stat ca pe jar tot restul zilei până când primul tren m-a purtat iar spre București cu o adâncă mâhnire în suflet, mâhnirea unei expediții în care totul îmi mersese pe dos.

Totuși întâmplarea nu m-a determinat cu nimic să renunț la planul meu de a veni din nou în anul următor să concurez.

Eram deja înscris în Asociația Sportivă a școlii Politehnice (ASP) și căutam mereu să cunosc pe cei mai mari care făcuseră la școala noastră o tradiție din bob.

Asociația noastră se mai ocupa și cu tenisul, iar pentru a strânge fonduri dădeam ceaiuri dansante la Athénée Palace. Ceaiurile noastre aveau mare trecere iar eu care eram extrem de timid, un adevărat provincial, îmi dădeam întreg concursul la organizare, având mereu locul meu rezervat la casa de bilete și alte mici servituți. Îmi era aproape frică de dans.

La aceste ceaiuri am cunoscut multă lume și pe unii dintre cei care, mai târziu, m-au ajutat la înfăptuirea aripilor mele dragi.

Trecuse iarna și cu primele raze calde ale soarelui am început zborurile la Pipera. Pe atunci iarna se zbura foarte puțin iar eu care între timp îmi făcusem câțiva prieteni ale căror pasiuni concurau cu ale mele, am început în orele libere să dau roate în jurul aeroportului.

Cunoscusem câțiva aviatori, între alții pe comandorul Burduloiu, pe atunci căpitan și de câte ori îi vedeam, mă țineam scai de ei, pentru a-mi face doar o promisiune, chit că nu se ținea de ea.

Nu mai aveam mașină dar le iubeam teribil și în drumurile mele de

la școală spre casă stăteam regulat în fața vitrinelor pentru a admira noile tipuri expuse, iar împreună cu alți camarazi, cum strângeam câțiva bani alergam în față la Athénée Palace unde un șofer cu un Buick foarte frumos, ne ducea la șosea, lăsându-ne să conducem singuri; era una din cele mai mari bucurii de pe atunci.

IAȘI - PRIMUL ZBOR

1924 a fost, poate, anul care a avut cea mai mare înrâurire asupra vieții mele. Mai întâi, nu un an ca toți anii, ci acela în care, la Liceul din Bacău, treceam în clasa a VI-a. Începusem deja a mă simți om mare; începusem cu toate străduințele contrarii mamei a mă considera în stare să stau pe picioarele mele proprii.

Și, în minunata vacanță a acelui an, când timpul se scurgea mult prea repede spre a putea gusta toată dulceața unei copilării minunate, când mașina, prima mașină a vieții mele a fost un Ford cu mustăți despre care am mai vorbit, ale cărui secrete îmi erau dezvăluite demult, bicicleta pentru care aveam dorința să devin campion și acrobat, în fine vânătoarea căreia mă dedicasem ca orice adolescent, fără a mai ține seama de celelalte jocuri intervine într-o bună zi un fapt divers, un fapt care normal ar fi trebuit să treacă ca oricare mic accident din viață. Un fapt divers, dar odată cu care s-au aruncat zarurile vieții mele, și anume, un sărman câine turbat care într-una din peregrinările mele nu a avut altceva mai bun de făcut decât să mă muște! Probabil că totul s-ar fi terminat cu plictiseala celor 25 de împunsături de la Institutul Antirabic, dar, în acea clipă, întreg drumul vieții mele a fost împins spre un făgaș nou.

Am plecat cu mama mea la Iași unde trebuia să fac tratamentul salvator. Ajuns în capitala Moldovei mele, zilele se scurgeau monoton și trist, dar Iașul avea ceva care din prima clipă mi-a atras atenția, m-a orbit. Iașul, în vremea aceea, era al treilea oraș al țării în care exista aviație. La Iași erau avioane care zburau minunat deasupra orașului, profilându-și formele albe pe albastru cer al Moldovei mele dragi. Erau primele avioane Breguet-14, care fuseseră aduse la noi, vopsite în alb, scânteietoare, cu motoare de sute de cai putere care făceau să zbârnâie geamurile orașului în zborurile lor de bondari uriași la răsăritul soarelui.

Socoteam ca cele mai fericite ființe pe acei oameni cărora natura, în marea ei bunătate, acceptase să le ridice blestemul de a se mai târâ pe pământ și acceptase de a-i primi mai sus, tot mai sus!

Și gândul și dorul meu nu îmi mai erau de atunci decât acolo sus, iar întreaga mea putere de născocire era îndreptată doar la rezolvarea problemei: cum să cunosc, fie un astfel de supraom, cum să-l conving să mă ia cu dânsul mai aproape de soare, mai aproape de cer, cum să înșel vigilența mamei care pentru nimic în lume nu ar fi acceptat să îngăduie satisfacerea nebuneștei mele dorințe.

Dar toate trebuiau să fie rezolvate, așa fusese stabilit de legea întâmplării, așa cum doream eu de toată voința mea.

Era seară, seară căldicică de vară moldovenească, atunci când plimbându-mă în fața pe la berăria „Azuga“ a Iașilor, am întâlnit pe vărul meu Sion, avocat, mult mai mare decât mine, pe ale cărui relații eram foarte pizmaș; ne-am întâlnit cu unul din acei supraoameni ai imaginației mele, cu un aviator: locotenentul Andreescu Marcel, care avea cu totul aerul ce se cuvine unui aviator. Peste toate mai era și extrem de prietenos, căci de acolo de sus, unde îl urcase imaginația mea, a vrut să-mi dea o atenție și mie, iar atunci când vărul meu i-a spus: „Uite pe vărul meu Dudu, vă admiră strașnic și dorește nespus să facă și el botezul aerului“, el, supraomul meu, cu simplitatea celor mari, a răspuns: „Nimic mai ușor. Să vină puștiul mâine dimineață la ora patru, acolo de unde pleacă mașina spre aerodrom și va face un zbor cu mine.“

O frază simplă, așa cum o văd eu acum, dar care atunci, m-a amețit și m-a făcut fericit, atât de fericit încât nu mai îmi pot aminti.

Primele două condiții de rezolvare a problemei erau sastisfăcute, mai rămânea una și poate cea mai grea, cum să păcălesc pe mama, ce să-i spun ca să prilejuiesc o plecare a mea atât de timpurie de acasă. În fine, am găsit: o hotărâre a medicului de a veni foarte devreme la injecție, având a pleca undeva și iată-mă în zorii zilei alergând spre culcușul păsărilor măiestre.

„Ai venit, puștiule, nu ți-e frică? N-ai să dai de mâncare la boboci?“

Câteva minute mai târziu pătrundeam pentru prima oară în viața mea, tremurător, cu sufletul pe buze de fericire, în carlingă, în carlinga care trebuia să devină mai târziu a doua mea casă, sublimă încăpere, de-a lungul celor șase mii de ore de zbor, în care m-a purtat credincioasă în spintecarea albastrului sau a furtunilor.

M-am urcat în locul prevăzut pentru trăgătorul de bord, în mijlocul colacului de oțel pe care se rotește mitraliera. Aveam în față pe locotenentul Andreescu Marcel, iar mai departe motorul cu sute de cai în pântec, apoi răsăritul, răsăritul acelei zile minunate, răsăritul întregii mele existențe de mai târziu. Mi s-au dat explicații și recomandări: „Să nu te agăți de comenzi, să te ții bine de suportul mitralierei, să nu te arunce cumva vreun **???????** afară din avion!” Motorul se învârtea deja domolit, sforăind parcă neastâm-

părat, așteptând semnul stăpânului său pentru dezlănțuire. Și acesta sosi; ca la semnul unei baghete fermecate, cei patru sute de cai își porniră ropotul lor drăcesc, năpustind aerul spre noi, spre mine care abia mai putea respira. După proba obișnuită a motorului, ei se domoliră spre a lua calele avionului ca apoi să năvălească cu același tumult smulgând după ei mai întâi iarba înrourată a aerodromului apoi sus, tot mai sus în aerul proaspăt al dimineții, cea mai drăcească născocire a omului, în pântecul căreia stăteam acum înfrățiți doi oameni, unul deja călit iar celălalt, eu care-și trăia prima pagină a dorului său.

Nu mai trăiam, eram sublimat aproape imaterial, fericit cum nu mai fusese nimeni altul, dorind în cele câteva clipe de zbor să pot vedea, auzi, simți, totul, ca și cum acestea ar fi fost primul și ultimul din viața mea.

Nici nu mi-am dat seama când au trecut cele câteva minute de zbor și m-am trezit complet beat, rulând pe iarba udă a aerodromului. Am tras la hangar și după ce motorul a fost oprit, mi s-a spus să cobor, dar acum se întâmplase ceva: mâinile mele care primiseră ordin să se încleșteze de turela mitralierei refuzau să se desprindă, eram fără voință în neputința de a hotărâ sau de a percepe altceva decât fericirea de a fi zburat. Am coborât în fine, rămânând mult timp în extaz lângă pasărea minunată care îmi arătase adevărata mea menire.

Acasă, mai târziu, nu mi-am putut reține entuziasmul și, fără să știu aproape, am întrebat-o pe mama: „Îți poți da tu seama ce minunat este să zbori?" S-a speriat rău săraca dar totul era deja trecut și nu i-a mai rămas decât să se bucure că nebunia fiului său iubit se terminase cu bine.

Câteva zile mai târziu părăseam Iașul încă neștiutor de ceea ce se întâmplase acolo, înlăuntrul sufletului meu, mă întorceam un rob, un rob al spațiului, al minunatei păsări născocite de om, care îmi surâsese binevoitor.

PRIMUL CONCURS DE BOB

Trecusem în anul II al Școlii Politehnice și parcă mă obișnuisem cu munca grea a școlii. În anul acela, datorită unei împrejurări fericite am putut, în fine, alerga prima oară la cursele de bob.

Venea iarna și eu împreună cu colegii care urmau să-mi constituie echipa lucram de zor să terminăm bobul început încă de la Bacău. Cunoscusem pe elevii mari care practicau deja acest sport și, nu știam cum să fac, spre a intra cât mai mult în grațiile lor.

În anul acela, 1928, s-a disputat la St. Moritz a 4-a Olimpiadă a

Sporturilor de Iarnă iar școala noastră căpătase misiunea ca prin echipa sa să reprezinte culorile țării în marea probă.

Odată cu vacanța de iarnă, echipa formată din inginerii Grigore Socolescu, Toma Petre Ghițulescu, Iulian Gavăț și Traian Nițescu și M. Socolescu s-au deplasat la St. Moritz, lăsând școala noastră nereprezentată la concursurile din țară. Atunci, după multe ezitări, mi-am luat inima în dinți și m-am dus la președintele Asociației, pe atunci Iliescu Brânceni, căruia i-am făcut cunoscută dorința mea de a concura la Sinaia pentru ASP. M-a privit mirat iar după ce mi-a pus o întragă serie de întrebări a acceptat propunerea mea dându-mi recomandația că, dacă cumva la antrenament nu reușesc să mă comport mulțumitor, să renunț de a concura pentru ASP, ci doar ca independent.

I-am făcut promisiunile de rigoare și după scurt timp, împreună cu echipa și cu bobul nostru ne îmbarcam pentru Sinaia. Echipa era formată din Mario Canella, G. Hartular, B. Eftimopol și Al. Frim. Am ajuns noaptea și cum ca de obicei nu prea aveam bani, după ce am încărcat bagajele pe bob, ne-am apucat cu toții să-l tragem până la Batalionul de Vânători de Munte pe care îl comanda colonelul Grigoriu de care am mai pomenit și unde locotenentul Bob Eftimopol care era în echipa noastră spera să putem sta până dimineața, când urma să ne găsim un loc de găzduire. Am petrecut noaptea în camera ofițerului de servici, iar dimineața, prima grijă a fost să ne găsim casă.

Am stat în vila plutonierului Buluva care făcea și pârtia dar care vilă nu era terminată și în toate nopțile fără foc cât a durat concursul am făcut cele mai teribile cuie. Îmi amintesc că pentru satisfacerea confortului camera avea o mică sobă de tuci, un geam spart iar spălătorul era la cișmeaua din curte. Dar ce contau toate acestea pe lângă faptul că alergam la un concurs de bob adevărat, că școala mea dragă îmi încredințase mie misiunea de a-i apăra și păstra faima care era deja stabilită.

De dimineață am plecat târându-ne bobul spre pârtie, care nu era chiar ca acum ci se prelungea până lângă mănăstire, la așa-zisa casă Rigler.

Am găsit un cal care să ne tragă bobul sus iar noi îl însoțeam, îngrijorați parcă să nu i se întâmple ceva scumpei noastre scule. Drumul de urcat boburile mergea pe alt traseu decât pârtia care nu se vedea de nicăieri. Ajunși sus am găsit încă alți concurenți care își începeau antrenamentul. Ne-am așteptat rândul și în fine am plecat mândri și fericiți. Pârtia rece și nepăsătoare la emoția noastră ne defila prin față, strecurându-se cu mișcări elegante de felină prin mijlocul pădurii bătrâne. Era multă zăpadă și bobul se mișca alene constituind o mare deziluzie față de așteptările noastre. În cursul liniei drepte care cu mici ondulațiuni se întindea circa 600 de metri, totul a mers perfect poate prea perfect pentru dorul nostru de aventură. În fine, se

vede apărând dintre copaci talazul de gheață al primului viraj, drept și înalt ca un zid de cetate din povestea fermecată și noi trebuie să-l trecem, să ne urcăm pe el și chiar să nu derapăm. Nu apucasem bine să-mi formulez aceste gânduri când am și intrat în el și după o mică nehotărâre, bobul, fără să bănuiască însemnătatea clipei, face o piruetă și se așează cu spatele înainte. L-am oprit imediat și cu multă frână am coborât până jos. Ajunși, am fost cu toții încântați de noua jucărie dar și cu un profund gol în suflet: bobul nostru nu putea merge pe o pârtie adevărată. Patinele erau prea late și derapau. Dar Școala Politehnică mai avea o echipă de boburi mai vechi care era și ea acolo și în acea situație grea, camaradul care conducea celălalt bob, inginerul Murgu, a fost bun cu noi, comunicându-ne că școala mai are un bob adevărat și că l-am putea lua. Va trebui doar curățat și lustruite patinele. Am alergat cu toții la vila inginerului Capriel unde era garajul nostru și am găsit bătrâna sculă. Era un Bachman original adus din Elveția și care în adevăr impunea. După ce ne-am pierdut întreaga zi frecând la el, seara în somptuoasa noastră locuință ne-am făcut vise și noi nădejdi care din fericire nu au întârziat să se adeverească.

După cele trei zile de antrenament în care reușisem a învăța destul de bine pârtia și noua meserie cu foarte mici sacrificii ce se totalizau la o singură răsturnare foarte ușoară de pe urma căreia numai eu am șchiopătat o zi, a venit și prima zi de concurs.

A fost minunat, atât de minunat ca orice început mult, mult dorit. Dar întâmplarea fericită fusese ca chiar din prima zi să atragem atenția tuturor asupra noastră. Ziceau ei că alunecăm foarte siguri, că luam virajele foarte frumos, că avem poziția bună pe bob, iar ce era mai interesant, chiar cronometrul în imparțialitatea lui zicea că facem un timp mai mult decât onorabil.

După cum am mai arătat, alergasem bine la toate cursele și a doua zi, duminică, urma să se alerge Campionatul Național. Atunci, sâmbătă seară ne-am sfătuit cu toți din echipă, gândind că pentru succesul de a doua zi să cerem și ajutorul celui Atot-Puternic. Pentru asta în strict secret și conspirativ, seara ne-am dus la mănăstirea Sinaia unde ne-am rugat fiebinte și am aprins lumânări pentru victoria de a doua zi.

Când am ieșit din biserică, fericiți și cu sufletul plin de speranță, prietenul și coechipierul meu, locotenentul Bob Esfimopol a exclamat: „Paștele mă-sii, acuma trebuie să ne ajute Dumnezeu!“.

Și ne-a ajutat!

Întreaga săptămână a concursurilor s-a desfășurat într-o atmosferă de strânsă camaraderie sportivă, fiind perfect organizați pentru un minim de

cheltuială. Masa o luam cu abonament la un mic restaurant iar după-amiezele le petreceam la Villa Ungarth unde veneau toți concurenții și spectatorii și unde era mare petrecere cu dans, bancuri până seara când plecam la culcare. Tot acolo oficialii comunicau ultimele hotărâri și se făcea tragerea la sorți a plecărilor în cursele din ziua următoare. Era aceasta una dintre operațiile cele mai emoționante căci ordinea de plecare într-o cursă și mai ales într-o cursă de bob are o importanță covârșitoare. Pârtia către prânz devine moale și nu mai alunecă așa de bine, dar nici primul nu este bine căci pârtia mai este acoperită de zăpadă, în fine e foarte bine să alergi după cel care e cel mai periculos căci te lămurești ce face el și apoi știi cât să împingi.

Concursurile s-au terminat într-un cadru de mare sărbătoare iar echipa noastră a obținut un succes deosebit, reușind să se claseze la două curse prima, la două curse a doua, la două curse a treia și la celelalte șase pe locul patru sau cinci.

În modul acesta și datorită ținutei noastre sportive, am reușit să câștigăm simpatia oficialilor, concurenților și spectatorilor, simpatie pe care am păstrat-o spre marea mea bucurie cât timp am concurat.

Întorși la școală am fost sărbătoriți de colegi, felicitați de profesori și chiar de domnul rector. Eram fericit, încă un vis al copilăriei mele se transforma în realitate și îl vedeam alcătuind o trambulină de pe care să atac alte realizări. Avusesem noroc, era o acțiune nouă în care călcasem, cum se zice, cu dreptul.

Pe atunci, Aviația era cel mai tare club în materie de bob, aliniind regulat trei sau patru echipe. În anul acela s-a afirmat Papană; mai era o echipă cu neuitatul Popișteanu, apoi alta condusă de domnul general Mincu și alții. Toată această adunare de aviatori mă făcea să doresc mai mult, mereu mai mult, să zbor. Mă împrietenisem bine cu toții, iar înainte de plecare când la masa comună de adio ne-am scris amintiri pe programul curselor, eu am fost extrem de fericit când aviatorii mi-au făcut oarecare aprecieri în care vedeam cel puțin marca unei simpatii. Doream să devin zburător și trebuia să reușesc.

Câștigasem totuși un punct important, o poziție cheie; în urma rezultatelor ASP mă declarase ca echipă oficială și ca reprezentant sigur pentru anul următor. Întors la București, după ce s-a întors echipa Școlii Politehnice de la Olimpiadă, le-am fost prezentat și căutam pe cât posibil să-i văd, să-i provoc spre a-mi dezvălui secrete asupra noului sport în care intrasem și eu cu tot dragul, cu tot elanul.

Odată cu venirea primăverii, grijile examenelor m-au smuls din visările mele, dar ca orice s-au terminat și ele cu bine, apoi a urmat vacanța mare pe care am petrecut-o la rude la Piatra Neamț. Acolo încă o mică dorință a copilăriei mele a căpătat realitate. La Piatra Neamț am lucrat pe loco-

motivă pe linia ferată Bacău-Piatra, o lună întreagă ca practică, folosind o veche prietenie ce mă lega de un bătrân mecanic. Mă interesa teribil acest lucru și renunțam cu plăcere la orice distracție ca să-mi fac tura obișnuită. Dar și toate acestea au trecut și iată-mă din nou la București, din nou cu gândul la avioanele care brăzdau cerul, din nou cu gândul la concursurile de bob care se apropiau.

CONCURSURILE DIN 1929

Pentru concursurile din 1929 am lucrat mult. Am alcătuit o echipă bine echilibrată și grea după toate regulile și încă din toamnă m-am îngrijit mult de antrenamentul de sală care a durat mai mult de două luni. Apoi bobul a fost reparat și pus la punct cu maximă atenție. Simțeam că vom izbuti mai bine și nu vroiam să-mi scape nici un amănunt, măcar din acelea care îmi cădeau sub simțuri.

Antrenamentul de cameră era foarte interesant, antrenament care astăzi cu evoluția pârtiilor din gheață nu mai are nici un rost, dar atunci avea mare importanță. Pârtia era făcută din zăpadă bătătorită, frecările erau foarte mari iar vitezele destul de reduse. Pentru acea pârtie și vitezele respective erau foarte eficace o serie de mișcări ritmice pe care le făcea echipa, sau la fel cu cele ce le faci în leagăn, care dădeau bobului un impuls să fugă mai repede. Pentru ca ele să fie eficace trebuiau executate perfect și de toți odată, foarte energic. Mișcările le făceam noi în bob, acesta fiind așezat pe beton într-una din sălile lungi ale Școlii Politehnice, unde după orele de program ne adunam la antrenamente de una - două ore. La fiecare mișcare bobul înainta cu aproape 50 cm, și întreaga sală era parcursă de câteva ori în șir. Era un zgomot și o muncă de speriat dar noi lucram de zor, cu sentimentul ce-l ai când lucrezi pentru ceva pe care vrei cu tot dinadinsul să-l câștigi.

După vacanța de Crăciun au sosit și concursurile când ne-am deplasat cu toții la Sinaia cu câteva zile înainte de concurs spre a ne antrena. În anul acela am făcut pentru prima oară echipă cu colegul meu Mitică Zană, apoi echipier nedespărțit până la terminarea școlii și împreună cu care am concurat de două ori pe pârtii străine.

Totul a mers perfect în anul acela și cele câteva cupe câștigate veneau să mă confirme ca pe unul care eram în stare să port mai departe cu mândrie culorile școlii noastre.

Totuși, în anul acela mi s-a întâmplat un accident care cu toate că nu a avut urmări grave, a fost în stare să-mi provoace cea mai mare groază din viața mea.

Între alte concursuri era și o alergare mixtă, adică trebuia să ai pe bob și o femeie. La acea alergare eu aveam echipieră pe sora mea care mă întovărășea întotdeauna la aceste concursuri.

Întâmplarea, sau poate faptul că eram puțin emoționat din cauza compunerii echipei, a făcut ca la virajul mare să ne răsturnăm, nu prea grav, dar din întâmplare sora mea care era imediat în spatele meu să se taie destul de grav la față în regiunea ochiului. Făcea impresia că a pierdut ochiul și când am dus-o imediat la spital, în timpul ce o spăla și o pansa, am leșinat de groază. Din fericire nu a fost nimic grav și o lună mai târziu doar o dungă albă mai amintea de drama ce se desfășurase în sufletul meu. Pe atunci pârtia era foarte prost construită iar răsturnările se țineau lanț, din fericire nu prea grave, viteza fiind relativ redusă.

Tot atunci, cu ocazia curselor pentru campionatul național, care se alerga în patru coborâri, după a treia coborâre, din cei zece concurenți înscriși, opt rupseseră boburile, rămânând doar Papană și cu mine să ne disputăm și în a patra coborâre titlul fermecat. Papană avea ceva avantaj asupra mea, totuși când organizatorii au venit să ne roage să renunțăm la ultima alergare spre a nu se mai întâmpla un nou accident, amândoi ca unul am respins propunerea dorind să ducem până la sfârșit dârza luptă. A patra coborâre s-a terminat cu bine, dând câștig de cauză lui Papană, dar amândoi eram foarte fericiți că luptasem până la capăt.

Împărțirea premiilor se făcea cu mare fast, de regulă în sala de festivități a cazinoului, unde asista foarte multă lume. Juriul era de față la o masă mare, cu cupele în față iar concurenții și publicul în sală. Câștigătorii fiecărei probe erau chemați și li se dădea cupa iar publicul aplauda nebunește.

Aveam o emoție strașnică atunci când eram chemat să mi se înmâneze cupa. Era așa de bine atunci când aceste mici emoții reușeau să mă miște cu totul.

Premiile se împărțeau după-masă pentru ca spre seară cu primul tren să plecăm la casele noastre fericiți de succesele avute și triști că se terminase atât de repede.

Era o operație de mare grabă strângerea bagajelor, transportul lor la gară, predarea boburilor, biletele etc. De regulă șeful gării Sinaia era foarte curtenitor cu concurenții și ne punea la dispoziție un vagon special până la București unde eram pentru ultima oară împreună și unde glumele și râsul nu mai conteneau până în Gara de Nord, unde ne despărțeam în bezna nopții cu amintirile și dorința de a ne reîntâlni în anul următor.

MOTOCICLETA

După aventura de la Bacău cu motocicleta Indian, la atelierul lui Kalman Schwartz, gândul și dorul meu alergau deseori la acea dihanie care îmi dăduse de lucru, mare emoție dar și mare satisfacție.

Ajuns la București, împreună cu alți colegi de la Școala Politehnică, mergeam uneori duminica pe șoseaua Ștefan cel Mare, lângă strada Barbu Văcărescu, unde era o mare groapă în care acum se află stadionul Dinamo și unde motoclubul București condus de dl Jilescu de la Casa Leonida, organiza în fiecare duminică curse de motocicletă pe pista ovală cu praf gros, Deer Track, cu alergare în sens contrar acelor de ceasornic.

Îmi plăceau aceste curse cu mers aproape continuu în derapaj, cu motocicleta pusă de-a curmezișul și care avea un corn fixat pe cadru lângă rezervor și arcuit peste piciorul drept, corn care făcea ca mașina să nu fugă de sub conducător în virajele derapate.

Mi-a plăcut mult această conducere acrobatică și mi-am pus în gând să alerg și eu cu așa o drăcie.

Să alerg, dar nu aveam mașină și nici bani să cumpăr deoarece pe atunci eram foarte sărac.

În cele din urmă am găsit un prieten, G. Leu, tot motociclist, care pe lângă motocicleta cu care umbla el, mai avea o altă mașină Norton, de 500 cmc, stricată. El mi-a propus să mi-o împrumute, eu s-o repar și să alerg cu ea.

Acum altă problemă: cine și cu ce s-o repare? Dar ca la orice lucru, pe care îl dorești puternic, soluțiile vin singure.

Știam că la Băneasa, vis-a-vis de aeroport, este un mărișor și mai ales tare bun atelier de reparat motociclete, al lui Costică Popescu, el însuși fost mare alergător. M-am dus la el și utilizând toată ardoarea mea și puterea mea de convingere, am reușit ca el să accepte o mică combinație care, chiar dacă nu îi aducea mare câștig, îi plăcea. Eu aduceam motocicleta, el o repara perfect și o alimenta și tot eu alergam cu ea pe velodrom.

Am uitat să spun că pe atunci la aceste curse se realizau frumoase câștiguri căci veneau mulți spectatori.

Jilescu, om tare deștept, pentru a atrage cât mai mulți concurenți și respectiv spectatori cu plată, în afară de premiile care erau în bani și destul de frumoase, mai dădea cum se obișnuiește și în alte părți, o primă de start concurentului care începea cursa și nu abandona cel puțin un sfert din numărul turelor, de regulă între zece și douăzeci.

Eu am aranjat cu Nea Costică Popescu ca orice premiu sau primă de start să o încaseze el pentru mașină. Am alergat trei veri în aceste condiții

și toată lumea era mulțumită.

Pe atunci alergau Bâzu Cantacuzino, Ionescu-Cristea, Sădeanu, Marin Moraru, Rase, arhitectul Popescu, Buescu, Negulici, eu și alții. Lucrurile au mers bine și frumos până când Bâzu și-a adus din Anglia o motocicletă JAP specială, foarte puternică, de 500 cmc, foarte ușoară, cu roți foarte subțiri (balon-redus), cu două viteze și alimentată cu amestec de benzină cu alcool.

Eu alergam destul de bine fără a fi pe primul loc, dar mereu pe locuri fruntașe, reușind să câștig și premii în bani. Din cauza prafului de pe pistă era favorizat cel care lua primul plecarea căci apoi se forma o trombă de praf din care nu se vedea decât primul alergător. Această trombă se învârtea în jurul ovalului ce îl constituia pista.

Odată cu JAP-ul lui Bâzu, nu se mai punea problema de a pleca primul și deci cursa era asigurată pentru el. Curând după aceasta, prins și cu alte probleme de studii, am abandonat aceste curse.

Tot în acest timp, spre a veni în ajutorul mamei mele în anul când nu s-au plătit pensiile, am lucrat multe nopți ca șofer de piață la un patron oarecare.

Se câștiga foarte bine și în anul 1932 când firma Leonida ca să sporească vânzările a început să dea mașini și în rate fără aconto, am luat și eu una. Se părea un act foarte onoros în aparență, căci cumpărătorul accepta ca la prima rată neonorată la timp, să-și piardă mașina și banii dați până atunci.

Se câștiga teribil pe piață încât cu doi șoferi lucrând bine, am plătit ratele fără emoții iar împreună cu mama și sora mea ne-am ridicat nivelul de trai, am economisit bani pentru concediu și am luat în rate o motocicletă Matchless, foarte bună și frumoasă de 500 cmc, cu 4 cilindri, pe atunci deja cu suspensie și în spate, și aproape nouă. Am avut această mașină până când am ajuns la IAR în 1936.

În anii cât am avut motocicleta am alergat și în curse de drum cum era aceea București-Târgoviște-Câmpulung, peste muntele Păduchiosu la Sinaia, apoi Valea Prahovei, Ploiești și înapoi la București. Și la aceste curse de drum de regularitate am reușit mereu un clasament onorabil.

Era o încântare de mers cu motocicleta pe care o luasem căci în afară de faptul că avea o suspensie excepțională, avea și o strașnică ținută de drum, un demaraj fulgerător și un eșapament de o muzicalitate ce îți încânta urechea cu decibelii lui.

Cu această mașină am făcut multe drumuri la Brașov după ce am fost angajat la Fabrica IAR și tot cu ea am circulat între Buzău, Brașov și București pe când îmi făceam confirmarea ca pilot de încercare la uzina IAR în 1938.

PRIMA IEȘIRE INTERNAȚIONALĂ - DAVOS 1930

Viața universitară era într-o mare perioadă de afirmare în acea vreme, peste tot erau congrese, se căuta o cât mai mare colaborare chiar pe plan internațional. De aceea, în toamna anului 1929, Cercul Studenților din România a primit o invitație din partea Confederației Internaționale a Studenților de a participa la Olimpiada Universitară ce urma să aibă loc la Davos, în Elveția, de la 4 la 12 februarie 1930. Se ofereau o serie de avantaje pentru participanți și deja își anunțaseră participarea foarte multe țări. Erau întreceri pentru toate sporturile de iarnă.

Aflasem despre asta pe la începutul lunii decembrie și nu știam cum să fac să pot fi trimis și eu la această competiție, care avea să-mi deschidă propriu-zis calea succeselor.

Nu-i mai slăbeam pe conducătorii ASP pentru a-i convinge că trebuia să participăm și noi, respectiv că trebuia să facem rost de bani pentru deplasare.

În fine, câștigasem din Comitet pe inginerul Iliescu-Brânceni, pe inginerul T. P. Ghițulescu, inginerul G. Socolescu, inginerul Dan Capriel și alții, care au început cu mari eforturi strângerea fondurilor necesare, operație foarte anevoioasă pe acele timpuri. Ne trebuiau fonduri căci Uniunea Studenților nu avea bani și ne spusese că cu mare plăcere ne-ar trimite însă cu unica condiție să avem banii noștri.

Îmi pregătisem echipa, sau mai exact, îl înflăcărasem și pe prietenul meu Mitică Zană și număram fiecare clipă ce ne mai despărțea de data fatidică a plecării, fiecare clipă plină de îndoială. Cel puțin de două ori pe săptămână se schimbau părerile, dacă plecăm sau nu mai plecăm.

Eram atunci în anul III al Școlii Politehnice și a lipsi de la cursuri chiar în toiul lor era încă o mare problemă, mai ales că aveam profesor și pe iubitul, celebrul și tot atât temutul Ion Ionescu-Bizeț, care nu prea vedea cu ochi buni joaca noastră. Ne-am hotărât totuși să înfruntăm furia zeilor și trebuiam să mergem.

Toată suma necesară deplasării noastre era doar patruzeci mii de lei, în care se cuprindeau și chiria bobului pe care îl căpătasem de la o fabrică de specialitate din Davos. Plecarea se sorocise pentru ultimile zile ale lunii ianuarie USC organizase o echipă de schiori condusă de cpt. Teaca de la ONEF, având ca vedetă pe Eremia Bodanu și profesorul Coja. Din partea Uniunii mergea profesorul Niculae Albescu și ing. Stan care era un fel de șef peste noi și care trebuia să aibă întreaga grijă a socotelilor.

După marile dificultăți ce le-am avut de trecut pentru a strânge banii, au urmat altele la BNR pentru a obține transferul; în fine, toate au fost tre-

cute și iată-ne gata de a pleca spre a lua parte la marea luptă.

Și într-o geroasă seară de sfârșit de ianuarie, iată-ne ocupând două compartimente de clasa a II-a în trenul ce avea să ne ducă până la Bratislava. De la Halmeu ne-am mutat în clasa a III-a căci era prea scump să mergem tot cu clasa a II-a. Toți eram foarte fericiți și nu ne mai puteam stăpâni bucuria de a fi reușit totuși să plecăm. Nu am dormit deloc în noaptea aceea, fiecare povestind ce a făcut și mai ales ce va face. Din cauză că unele state europene făcuseră oarecare reduceri pe căile ferate, profitând de acest lucru drumul nostru nu a fost cel mai scurt ci am făcut un înconjur, părăsind țara pe la Hamleu, trecând apoi prin Bratislava spre a înconjura Ungaria. Am ajuns a doua noapte în frumosul oraș de pe malul Dunării și până când am avut legătura cu trenul următor am așteptat câteva ore în holul gării care în acele vremuri ni s-a părut enormă.

Eram un grup de circa douăzeci de inși și gara era plină de automate care contra o monedă cehă de nu mai știu cât, îți elibera tot felul de zaharicale, comedii de toaletă, etc. Întâmplarea a făcut ca mărimea monedei cehe ce trebuia introdusă să fie egală cu cea a monedei noastre de doi lei, lucru care a fost foarte curând remarcat de unul din noi. Rezultatul a fost dezastruos căci la plecarea noastră toate automatele erau golite de obiecte, în schimb pline de leii noștri care valorau mai puțin! Inconștiența noastră a avut noroc căci imediat după plecare, Dunărea ne despărțea de țara unde fusesem atât de necorecți.

Odată cu primele ore ale dimineții soseam la Viena în gara de Est, iar de aici încărcați în două camioane, străbăteam orașul cântând și urlând ca nebunii, pentru a ajunge în Gara de Vest de unde trebuia să luăm trenul spre Elveția! În fine, ne-am văzut și în tren, instalați foarte bine tot în clasa a III-a; era un vagon mare fără compartimente dar extrem de plăcut. Stăteam mereu la fereastră și nu ne mai săturam privind minunatele peisaje pe care fermecătoarea vale a Dunării ni le oferea atât de generos. În fine, au început munții și cu ei, după Saltzburg, haina de hermină a iernii a îmbrăcat peisajul. Se lăsase noaptea când am trecut în Valea Innului, dar luna plină a unei nopți fantastice de iarnă făcea ca totul să pară din pulbere de argint. Trenul era cu tracțiune electrică iar scânteile locomotivei făceau un joc feeric de apă și zăpada nopții. Prietenul meu Mitică Zană își găsise o fetiță care mergea la Paris la conservator unde urma să studieze canto. Priveau împreună pe un geam deschis minunile de afară, dânsa arătându-i că nu degeaba face conservatorul iar el căutând să nu fie lăsat în urmă cu doinele și cântecele lui oltenești. Afară era un ger uscat de care partenera de cântec începuse să sufere; atunci amicul meu a luat frumos o haină a unui camarad care dormea și a pus-o pe umerii privighetorii. Deposedatul s-a trezit curând tremurând și i-a zis câteva vorbe bine simțite egoistului cavaler. După miezul nopții am trecut prin Innsbruck, unde gara era ornată cu drapele și înțesată de schiori

care fugeau în toate părțile iar vânzătorii de crenwurști și bere alergau ca nebunii spre a putea servi pe toată lumea. Am trecut și de minunatul Innsbruck, ca peste foarte puțin timp să fim treziți de controlorul vamal al ducatului de Lichtenstein. Pe la cinci dimineața coboram pe pământul Elveției la Buchs, unde trebuia să schimbăm trenul normal cu unul îngust care de-a lungul celor mai minunate curbe și tunele ne ducea până la Davos, ținta călătoriei noastre. Așteptând sosirea trenului s-a făcut ziuă și curând primele raze ale soarelui veneau să incendieze parcă vârfurile înălbite ale munților din jur. Drumul a continuat feeric iar spre prînz am intrat în Davos unde, în gara Platz, ne aștepta un delegat care ne și aranjase totul, cu locuința, masa, etc.

Era minunat Davosul în soare, nespus de alb și strălucitor. Munții înalți din jurul lui dădeau impresia că micul orășel era o perlă în fundul unei carapace enorme, albe. Era atâta tineret și atâta sărbătoare în minunata stațiune! Drapelele celor 15 țări participante concurente își fluturau culorile vii pe imensitatea imaculată. Minunate sănii mari pe arcuri cu nenumărate blănuri și pături, cu cai înaintași, ne-au purtat în sunetul zurgălăilor lor până departe, traversând orașul până acolo sus, unde în Chateau Brunel trebuia să locuiască echipa noastră.

Ni s-au repartizat camerele iar eu împreună cu frânarul meu Mitică Zană am căpătat o frumoasă cameră cu două paturi. Locuința noastră era la marginea stațiunii Davos Dorf iar masa o luam ceva mai în centru la pensiunea Fluela, unde am și coborât după ce ne-am lăsat bagajele la locuință.

Ne-a fost aranjată o masă frumoasă de cam douăzeci de persoane în mijlocul marii sufragerii a pensiunii. Am luat loc la masă și în fața fiecărui tacâm era așezată o chiflă de pâine care, după cum eram de înfometați după drum, a dispărut înainte de a ne fi servit o minunată supă de broască țestoasă. Când a sosit cu supa nu mai era nici o chiflă iar biata fetiță care ne servea s-a rugat să o scuzăm că a uitat să pună pâine. Am râs explicându-i că noi suntem români și că la noi se mănâncă mult pâine. De atunci, în afară de chifla de la fiecare tacâm, în mijlocul mesei se așezau mici panerașe pline cu chifle „pentru sportivii români“.

După masă ne-am odihnit iar oficialii noștri s-au dus la organizatori spre a pune în ordine formele de înscriere la concurs. A urmat o noapte foarte odihnitoare după cele două nedormite pe care le petrecusem pe drumul destul de lung.

Dimineața după o toaletă prelungită, cu duș și apă caldă din abundență, eu înpreună cu Mitică al meu am căutat și am găsit fabrica de boburi Hartkopf unde am și închiriat bobul. Erau la uzină încă câteva boburi disponibile dintre care eu am ales pe cel cu care am mai alergat. După ce l-am ales, fabricantul ne-a spus că am avut fler, căci acest bob mai câștigase concur-

suri la Davos. Ne-am dus apoi să vedem pârtia care nu era încă gata, avea o lungime obișnuită, de circa 1700 m și un total de 12 viraje, dintre care două în ac de păr și un „S“ foarte frumos.

În zilele următoare până la concurs am vizionat locurile, am studiat pârtia și ne-am făcut vise frumoase. Pârtia a fost deschisă doar pentru o zi, în ziua de 10 februarie, când toți cei 16 concurenți am putut face doar câte două coborâri.

Dar Davosul a mai avut încă o surpriză pentru noi. Stațiunea Davos, în afară de faptul că este o stațiune excepțională pentru sporturi de iarnă, datorită altitudinii, aerul curat, climei foarte bune, este și o stațiune ideală pentru bolnavii de piept, mai ales atunci, când streptomicina și alte leacuri suverane în combaterea bacilului Koch nu erau descoperite. Din aceste cauze, aici la Davos s-au construit zeci de sanatorii enorme unde se îngrijeau bolnavii suferinzi de piept, veniți din lumea întreagă. Erau și mulți români care când au auzit că am venit noi, o echipă de sportivi din România, țară care pe atunci nu era deloc cunoscută acolo, ne-au căutat și în fiecare zi eram invitați la masă la câte un mare sanatoriu unde se aflau români. Am cunoscut mulți, printre care și pe cel ce mai târziu trebuia să devină la Brașov doctorul Oprișescu: am rămas buni prieteni până mai anii trecuți când a murit. Succesul nostru sportiv a făcut să fim cunoscuți, să se vorbească mult de scumpa noastră țară.

Au sosit și zilele de concurs. Probele se alergau în patru manșe, făcându-se suma timpilor. În primele două coborâri din întâia zi de concurs am mers foarte bine și eram primii și foarte aproape ca timp de recordul absolut al pârtiei. Am plecat acasă mulțumiți și până noaptea târziu m-am sfătuit cu Mitică al meu cum să facem spre a mai câștiga și acele câteva sutimi de secundă ce ne despărțeau de recordul absolut al pârtiei.

Cel mai mare dușman al lui „bine“ este „și mai bine“, zice o zicală înțeleaptă și am avut ocazia să o verificăm. A doua zi la a treia coborâre Mitică a dat o plecare perfectă, a bobat eficient, am luat virajele eficient până când o mică greșeală de neobservat a făcut să fim scoși de pe pârtie în zăpada mare de alături. Am fost îngroziți, dar fără a spune o vorbă, amândoi cu o forță pe care ți-o dă numai disperarea, fără nici o comandă am pus mâna pe bob, l-am scos din zăpadă, l-am pus în trasă am sărit pe el și am continuat drumul atât de repede încât spectatorii de jos nu au bănuit că am avut un incident. Dar cronometrul nu se oprise și el și a adunat multe zecimi care au făcut să fim aruncați pe locul patru. Eram înebuniți de prostia noastră și cum acum nu mai aveam ce pierde, la a patra coborâre am făcut eforturi și mai mari și ne-a ieșit din plin! Suma timpilor ne-a urcat pe locul II și reușisem a stabili și noi un nou record al pârtiei, record care mulți ani mai târziu a rămas cel stabilit de noi românii în anul 1930.

Cu toate că ratasem locul întâi, eram tare fericiți, stabilirea unui nou record pe o pârtie internațională constituia un fapt care putea să mulțumească orice mare sportiv de talie internațională, dar pe noi la prima noastră ieșire și la un concurs atât de important ca această a II-a Olimpiadă Universitară! A fost ceva extraordinar.

Interesant a fost că pe primul loc s-a clasat o echipă germană condusă de Mumm, student inginer ca și mine la Politehnica de la Charlotenburg - Berlin. Noi am luat diploma și medalia de argint, am fost sărbătoriți de toți românii de acolo iar la sfârșitul jocurilor am plecat în țară chiar foarte fericiți. A fost un succes destul de mare ca noi, românii, să obținem un al doilea loc între șaisprezece țări concurente și asta în al treilea an în care făceam un sport atât de periculos și pretențios. Începutul internațional fusese de bun augur.

BOB ȘI AVIAȚIE, PRIMUL BREVET,1931

Odată cu anul 1930, echipa Școlii Politehnice se afirmă tot mai mult, ajungând ca împreună cu echipa aviației, condusă de Papană, să fie cele mai bune la bob.

Succesele de la Sinaia din anii 1928-1929, împreună cu succesele de la Davos au atras atenția asupra echipei ASP conduse de mine. Venise primăvara și în timpul liber eram mereu la Aerodromul Pipera unde zburau prietenii mei și unde mai ciupeam un pic de zbor. Eram prieten cu cei mai în vârstă chiar, cum era căpitanul Burduloiu, căpitanul Șuteu și alții mai tineri ca Papană, Hubert, Ostapov, Oculeanu, Agarici și alții , care, cum am spus mă făceau uneori câte un tur.

Pasiunea pentru zbor creștea și, cu o perseverență fără margini, am reușit să capacitez pe tinerii ingineri din comitetul Asociației Sportive Politehnica, în frunte cu inginerul Milică Marinescu, că ar fi bine ca la Asociația Sportivă să fie și câțiva piloți de turism. Astfel, s-a intervenit și căpătat pentru zece elevi ingineri din ASP burse la Școala Cantacuzino pentru a absolvi cursurile de pilotaj și a obține brevetul de gradul I.

A trecut anul 1930 și odată cu începutul anului 1931 s-a ținut la Sinaia „Săptămâna Sporturilor de Iarnă“ când am avut mari succese. Odată cu zilele frumoase când a dat colțul ierbii pe aerodrom și-a început activitatea și Școala Mircea Cantacuzino.

Cele zece burse trebuiau valorificate. Conducerea ASP a ales între elevii din ultimul an și mai ales dintre cei care doreau a face pilotajul, în afară

de mine încă opt, iar a zecea bursă a fost acordată nu unui elev de la ASP ci directorului școlii, G. Sârbulescu, care era medicul Școlii Politehnice și întovărășea echipa școlii la cursurile de bob, făcând chiar parte din echipa de curse a doua, cu Puiu Negulescu.

Și astfel, la sfârșitul lunii martie ne-am prezentat toți zece la centrul sanitar al aeronauticii unde colonelul doctor Atanasiu trebuia să dea verdictul dacă suntem buni ori ba de a face pilotajul. Atunci am primit marea lovitură din cauza tensiunii arteriale care era de 16, enormă pentru cei 19 ani ai mei. Și astfel am fost respins. Peste o săptămână rezultatul a fost același și când eram mai disperat, prietenul nostru, doctorul Sârbulescu mi-a controlat tensiunea, mi-a găsit-o normală și a dedus că intervine un factor subiectiv ce ridica tensiunea din cauza emoției.

M-a sfătuit să nu-mi fie frică, să mă gândesc atunci la lucruri vesele și astfel a treia oară iată-mă admis în foarte bune condiții.

Școala Cantacuzino dispunea de patru avioane de turism Klem, foarte mici, echipate cu motor Daimler de 20 HP care decolau la 60 km pe oră și aveau viteza maximă în palier de 120 km pe oră. Erau deschise, doar cu parbriz, cu două locuri tandem, dublă comandă și fără frână pe roți, care erau puțin mai balonate decât cele de la bicicletă.

Școala era condusă de Ioana Cantacuzino care ținea administrația și care era și ea pilot, apoi fratele ei Miki Cantacuzino, director, instructor și proprietarul școlii; urma locotenentul aviator Costică Abeles, un excelent instructor care lucrase înainte la Școala de Pilotaj de la Tecuci, apoi Lucien Lèvi, un francez, și el bun instructor, care avea avionul său personal, o avionetă SDFA închisă, de două locuri alăturate, cu plan superior și ceva cu totul neobișnuit, manșa nu era prinsă în podea ci atârna din plafon. În fine mai era instructor adjutantul șef Zgabercea, om cu aptitudini expepționale. Toți cei zece bursieri ai ASP au fost repartizați instructorului Zgabercea.

Era luna mai și zburam foarte devreme când atmosfera era liniștită, și mai ales ca să putem fi la timp la școală în strada Polizu unde toți lucram la proiectul de diplomă.

Locuiam în bulevardul Pache, lângă strada Agricultori și mă sculam la 3.30 spre a fi la timp la zbor. Pe atunci nu mergea tramvaiul decât până la actuala Casa Scânteii, de acolo marș forțat pe jos.

Trebuie să recunosc fără falsă modestie că am avut aproape un simț al zborului căci după trei zile de dublă comandă, făcând câte trei ture pe zi, deci după nouă duble comenzi, a patra zi după un tur de verificare, Zgabercea a coborât din avion și a pronunțat cuvintele magice: „Dă-i drumul!" adică să plec singur. De regulă rația obișnuită era de 60 duble comenzi și deci curajul instructorului meu era socotit ca inconștiență. Nu am ezitat o clipă și am pornit. De regulă în zbor te uiți în partea stângă și așa am și făcut. Am

pus gazele în plin și puținii mei căluți au început să necheze. Covorul de iarbă a început să fugă sub roți, mai întâi încet, apoi tot mai tare. Am fost foarte atent să țin linia dreaptă și am împins ușor manșa înainte. Am simțit cum avionul ridică coada, apoi am slăbit-o nițel și așa avionul a decolat.

Eram în aer, eu și aparatul meu, stăpân pe noi fără posibilități de a fi ajutat de cineva. Visul meu de la Iași din 1924 îl trăiam aevea, ajunsesem să-l transform în realitate. Prin ferestruica din spatele scaunului vedeam manșa instructorului care se mișca la fel cum o mișcam pe a mea. Eram în aer cu adevărat, eram în văzduh deja, cam la 200 de metri de pământ. Depășisem aerodromul și lângă șoseaua care duce la Tunari am pus avionul pe orizontală și am început primul din cele patru viraje ce alcătuiesc turul de pistă. Eram tare atent ca botul avionului să se mențină pe orizont. Am făcut și al doilea viraj și sub mine începu să alerge pădurea Băneasa. Am văzut chiar și mașini. După ce am trecut de șoseaua Ploiești, pe care am traversat-o perpendicular, am făcut al treilea viraj, zburând acum paralel cu șoseaua. Când am zărit în stânga aerodromul și punctul, am făcut al patrulea viraj după care am redus puțin motorul ca să mai pierd din înălțime. Am traversat șoseaua cam la 15 m și am intrat pe aerodrom. Am redus motorul și cu manșa am ales o pantă care să-mi dea o viteză de 90 km pe oră. La circa 1 m înălțime, în apropierea punctului am redresat ușor și curând am simțit cum roțile luau contact cu micile asperități ale pistei. Făcusem un aterisaj perfect pe trei puncte. După aterisaj au venit și ceilalți instructori și au tăbărât pe Zgabercea făcându-l inconștient pentru că mi-a dat drumul pe simplă doar după nouă duble comenzi. Dar Zgabercea al meu nu știa multe, s-a bătut cu pumnul în piept și a strigat: „Dacă eu, Zgabercea, i-am dat drumul, înseamnă că sunt absolut sigur de ce poate face și că un accident este practic imposibil“.

Imediat cazul a fost adus la cunoștința Subsecretariatului de Stat al Aerului și a doua zi comandorul Coșolțeanu, director tehnic din SSA, inspectorul Popa de la Aviația Civilă și alții de la școlile de pilotaj au venit la Băneasa și a trebuit să zbor în fața lor. Cu toată emoția am făcut trei ture de pistă foarte bune și am fost felicitat atât eu cât și temerarul instructor Zgabercea.

Au urmat o serie de zboruri de anternament până la acumularea orelor necesare spre a căpăta brevetul de pilot de turism gradul I. În aceste ore de antrenament era prevăzut și un așa-zis raid, București-Buzău și retur. La Buzău, la Școala de Perfecționare Militară eram obligați să luăm o viză pe foaia de misiune. După ce am făcut o serie de exerciții pentru păstrarea capului compas și după ce instructorul mi-a explicat cam cum apare drumul, cum traversezi după câteva minute Ialomița și apoi Prahova, cum în dreapta apare șoseaua Urziceni-Buzău și în fine, foarte aproape de finele raidului vor apare în stânga dealurile de la Sărata-Monteoru și în orișice caz nu era

voie să traversez al treilea râu mare care era chiar Buzăul. El trebuia să apară după circa o oră; dacă totuși nu îl întâlneam, însemna că sunt deplasat spre est și este necesar să virez cu 90° la stânga și să-mi continui drumul până unde râul se apropie de munți și unde pe malul drept trebuie să apară orașul Buzău, iar în partea de sud a lui se află aerodromul școlii unde trebuia să aterizez pentru viză. Apoi înapoi. La întoarcere intram în „V“-ul ce se face între șoseaua Buzău-Ploiești și Buzău-Urziceni fără a mă îndepărta prea mult de munți iar curând după aceea treceam Valea Prahovei, fiind foarte atent să nu traversez șoseaua lată ce leagă Ploieștiul de București. Apoi foarte curând trebuie să-mi apară Ialomița cu lacurile de la Snagov care chiar la mica viteză a Klem-ului nu erau departe de București, respectiv Băneasa, decât doar la câteva minute, când se vor vedea hangarele și aerogara.

M-am gândit mult la acest raid pe care l-am făcut în mintea mea de zeci de ori în cele mai mici detalii și iată că într-o zi, după ce am controlat și compensat busola micului Klem, am plecat în marele raid. Era o zi minunată de început de vară. Era o dimineață senină cu vizibilitate bună, cu aer îmbălsămat, cu câmpii de un verde proaspăt, câmpii ale căror roade începuseră să se coace. Am luat 300 de metri și am așezat avionul exact cu unghiul la compas, pe care-l măsurasem de câteva ori în zilele când pregăteam marele raid. Totul a mers ca la carte, am trecut Ialomița și Prahova și curând am zărit dealurile Monteoru, ca doar peste câteva minute să văd în stânga șoseaua Ploiești-Buzău, imediat apoi aerodromul Școlii de Perfecționare să apară în toată măreția lui. Am căutat manșa de vânt ca să mă lămuresc care este direcția vântului și am făcut o aterizare tare bună. Dar am avut și noroc căci la ora aceea zborurile școlii fuseseră întrerupte pentru câtva timp, circa două ore. Am rulat la hangar unde am fost primit cu tot dragul de elevii piloți și de instructori.

Am dat foaia de misiune pentru a-i pune viza și am așteptat căutând să intru în vorbă cu aviatorii. După câteva minute de odihnă după „marele raid“, după ce mi-a fost redată foaia de misiune semnată și ștampilată, în uralele de drum bun ale viitorilor colegi m-am urcat în avion, un mecanic mi-a tras la elice și cei 20 de cai putere au început a necheza. Mi-am prins legăturile și am rulat spre punctul de decolare. Am așteptat semnalul și am decolat perfect. Am făcut un tur deasupra aerodromului și de la verticala lui am luat capul compas dinainte stabilit pentru întoarcere.

După câteva clipe am intrat în unghiul dintre șoseaua Buzău-Ploiești și șoseaua Buzău-Urziceni și ținând perfect capul compas am trecut curând Prahova, apoi Ialomița și apare oglinda Snagovului, reflectând un al doilea cer sub mine; îmi ura bun sosit la înapoierea din primul meu raid. După câteva minute în dreapta a apărut șoseaua Ploiești-București și aerodromul Bă-

neasa, ținta drumului meu. Am făcut un tur în jurul aerodromului și am executat un aterisaj perfect la punctul din mijlocul aerodromului. În câteva zile am căpătat brevetul de zbor de gradul I, adică acela care îmi dă dreptul să zbor pe avioane de turism fără pasageri.

Au urmat o serie de ore de zbor, după care când s-a împlinit numărul necesar pentru brevet m-am prezentat la Direcția Aviației Civile cu carnetul de zbor certificat și alte câteva note și am căpătat brevetul de gradul II, adică cel care îmi dădea dreptul să zbor pe orice avion de turism și cu pasageri.

AVIONUL A.S.P.

Era în anul 1931, luasem brevetul de pilot la Școala de Aviație Cantacuzino cu bursă și acum se punea problema menținerii antrenamentului care la pilotaj, de altfel ca la cele mai multe sporturi, este totul.

Se punea problema pe ce avion să fac antrenamentul și mai ales cu ce să plătesc orele de antrenament la Școala Cantacuzino, și ele costau scump.

Singura soluție era ca A.S.P. (Asociația Sportivă Politehnică) să-și cumpere un avion din fonduri personale.

Pe vremea aceea Ministerul Aerului și Marinei contribuia cu ajutor particularilor doritori să-și cumpere un avion de turism cu o subvenție egală cu jumătate din prețul avionului.

M-am sfătuit cu inginerul Milică Marinescu despre care am mai vorbit și el a fost de acord în totul cu propunerea mea, hotîrând ca el împreună cu ceilalți ingineri din conducerea A.S.P. să încerce a strânge jumătate din banii necesari.

M-am gândit că cel mai nimerit ar fi o avionetă de turism De Havilland Gipsy I, de două locuri, biplan, cu motor răcit cu aer, de 120 CP.

Ne-am gândit la această marcă deoarece printre primele avioane mici de pasageri cu care începuseră cursele aeriene Air-France București-Paris, erau De Havilland Dragon Fly de 9 locuri.

Colegii ingineri din comitetul A.S.P. au fost de acord cu propunerea noastră și am trecut cu toții la strângerea de fonduri.

S-a lucrat cu sârg și s-a bătut cu folos la ușile multor mari întreprinderi ai căror conducători erau ingineri, foști elevi ai Școlii Politehnice, respectiv foști membrii ai A.S.P. După ce am strâns suma respectivă, s-a intervenit și căpătat de la Ministerul Aerului cealaltă jumătate și iată-ne în vară având suma necesară în mână. S-a intervenit și s-a obținut transferul și

cu ajutorul unei bănci engleze din România s-a făcut comanda avionului la Uzinele De Havilland care erau chiar la Londra, fixându-se termenul de livrare al avionetei în luna aprilie 1932.

Am mai făcut câteva ore de antrenament care intrau în bursă, a venit apoi iarna când am alergat iar la bob, obținând rezultate frumoase. A trecut și iarna și în luna martie am primit, sau mai exact A.S.P. a primit vestea de la Londra de la Uzinele De Havilland că avionul este gata și putem veni la Londra spre a-l ridica. S-a hotărât ca inginerul Milică care era un bun pilot și care avea și avionul său particular, - un AVIA înmatriculat CV-TUN - să meargă la Londra spre a ridica și aduce în zbor avionul în țară. Inginerul Milică Marinescu a propus și consiliul A.S.O. a fost de acord ca la Londra să merg și eu ca să-l ajut și ca mulțumire că ideea cumpărării avionului A.S.P. pornise de la mine.

S-au făcut formele de drum pentru noi doi, s-a obținut de la Banca Națională schimbul de bani pentru drum și s-a mai hotărât ca inginerul Marinescu să plece primul, iar eu peste câteva zile și să ne întâlnim la un anumit hotel la Londra, nu departe de gară.

După câteva zile de la plecarea inginerului, am plecat și eu cu trenul mai întâi la Paris și de acolo la Londra.

Pentru economie am avut loc în clasa a III-a, dar nici nu am simțit, atât eram de fericit. Terminasem cursurile anului IV și lucram la proiectul de diplomă așa încât nu a fost prea greu să lipsesc câteva zile necesare drumului. La Paris aveam un bun prieten, Duki Manicatide care își făcea studiile acolo și la care m-am dus direct de la gară. Deoarece nu cunoșteam Parisul, când am coborât din tren am luat un taxi indicându-i adresa la care să mă ducă. Am ajuns repede și am plătit atât cât taxase aparatul, dar ce să vezi, mai rău ca la noi, șoferul a cerut și a insistat să-i dau și „pourboire“, și cum eu nu am fost la început de acord, șoferul a coborât de la volan și s-a luat după mine insistând. A urcat astfel două etaje până când enervat i-am dat ceva cum a cerut, deci obiceiul turcesc de bacșiș ajunsese până acolo.

L-am găsit pe amicul meu care s-a bucurat mult și la care am râmas până a doua zi când am plecat la Londra. Am luat masa împreună și ne-am plimbat arătându-mi cât s-a putut mai mult din orașul Lumină în timpul șederii mele la el. Cum am mai spus, am dormit la el apoi dimineața m-a condus la altă gară de unde am luat trenul spre Londra.

Era de dimineață și după un drum tare frumos am ajuns la Dunkerque, pe malul Mânecii. Aici trenul s-a urcat pe un ferry-boat cu care în circa o oră am traversat Mâneca și am ajuns la Dover. Aici aceeași manevră a trecerii trenului de pe vapor pe insula britanică.

După puțin timp de mers cu trenul am intrat în gara mare de la Londra. Ajuns aici am fost surprins de un fapt ce mi s-a părit foarte curios.

Între căile ferate erau trotuare foarte late pe care intrau automobile pe toată lungimea trenului. Am coborât din tren cu micul bagaj ce-l aveam și m-am urcat într-un taxi și fiindcă nu știam cum se pronunță numele hotelului unde urma să-l întâlnesc pe inginerul Marinescu, i-am dat o hârtie pe care scrisesem numele hotelului Stag-Lane. M-a condus destul de repede și englezul nu s-a dezis, neprimind nimic decât atât cât marcase aparatul mașinii, cu toate că eu îi oferisem ceva în plus. La hotel era totul aranjat, la recepție mi s-a indicat etajul și camera unde l-am găsit pe Milică. Ne-am bucurat mult amândoi de revedere după ce cei 2000 de kilometri ne despărțiseră câteva zile. Eram obosit și după ce ne-am plimbat puțin în jurul hotelului, am luat masa împreună la restaurantul hotelului, și apoi am încheiat ziua cu un somn teribil până dimineața.

Dimineața ne-am făcut toaleta, am luat micul dejun și apoi împreună, cu metroul, am mers până la uzina De Havilland. Acolo am văzut avioneta gata de drum și am fost fericit când mi s-a permis să vizitez această minunată uzină.

Am mai stat la Londra câteva zile până ce ni s-au făcut formele de plecare și vizele de trecere prin țările pe care urma să le străbatem. Am văzut Londra care m-a încântat, am văzut statuia amorașului într-o mare piață, căruia un aiurit îi furase săgeata. O altă întâmplare amuzantă ni s-a întâmplat într-o zi când Milică a plecat în oraș mai devreme și mi-a spus ca la ora H să vin cu metroul pe care-l luam de lângă hotel și să cobor mi-a zis el la „Sarcăș“. M-am conformat dar când am văzut scris „Circus“ am crezut că Sarcăș va fi mai încolo și am rămas în metrou până a ieșit la lumină. M-am întors înapoi la hotel, ratând întâlnirea și gata. Pe atunci nu știam nimic englezește și nu am înțeles că „Sarcăș“ se scrie „Circus“.

După cum am spus, peste câteva zile am plecat spre țară cu avionul cel nou și cu toate actele în regulă, inclusiv asigurarea pe durata zborului până în țară. De la uzină ni s-a dat un avion de însoțire care ne-a condus până la Canalul Mânecii, deasupra insulei vizibilitatea fiind cam proastă. Am zburat deci însoțiți până la mare, de unde ne-am urmat drumul spre Paris, având vizibilitate destul de bună și plafon. Deasupra Franței am survolat pădurile de la Bauvais de unde am văzut la pământ carcasa arsă a marelui dirijabil american R-101, accidentat și ars de curând în acel loc, în urma unei mari furtuni.

După un zbor fără probleme de circa două ore, am descoperit Parisul și chiar aerodromul „Le Bourget“, fără să mai întrebăm pe cineva. Am aterizat cu bine, am predat avionul celor care se ocupau cu primirea avioanelor străine iar noi am plecat cu diverse autobuze în oraș și mai întâi la legația noastră Română, care în acea vreme se găsea Rue de la Michodière. La Legație Milică a găsit cunoștințe iar eu m-am interesat de generalul Paul Teodorescu, care era atașat militar acolo și cu care eram rudă. Am mai stat încă o zi la Paris, urmând ca a treia zi să ne luăm zborul spre țară. De la Legație, un prieten al

inginerului Marinescu i-a dat acestuia zece mii de franci să-i ducă la familia sa în țară. Pe atunci nu erau restricții de circulație a devizelor.

Am fost conduși la aeroport de prietenii de la legație iar generalul Paul Teodorescu ne-a rugat să-i ducem în țară o statuie de ceramică, un amoraș de circa o jumătate de metru.

Ne-am așezat în avion, eu în față și inginerul Marinescu în spate unde era postul principal de pilotaj. Statuia mi-a dat-o mie în brațe, la locul din față fiind scoasă manșa de pilotat. Am plecat cu bine din Paris în următoarea noastră escală de 500 de kilometri. A fost un drum direct, colosal, am avut vreme bună cu cer senin sau plafon destul de înalt și o vizibilitate perfectă.

Am survolat o bună parte a Franței, apoi podișul Bavariei și Alpii bavarezi până la Saltzburg unde am ajuns și aterizat în perfecte condiții.

Am stat peste noapte acolo, cutreierând toată ziua orașul lui W.A. Mozart. Pe seară ne-am urcat pe un monticul cam în mijlocul orașului și sus de la o frumoasă berărie am privit cu nesaț minunatele locuri din împrejurimi cu văi și munți. Tot sus am băut și o bere strașnică, câte o halbă, iar Milică a comandat „Noch ein Bier Für ein schlechter Weters Pilot“ (Încă o bere pentru un pilot de vreme rea). Am dormit bine, adormind cu gândul la minunatele melodii ale lui Mozart. Dimineața, echiparea și fuga la aerodrom pentru o nouă escală până la Viena. Vremea era destul de bună, cu cer senin. Soare frumos însă cu vânt tare dinspre est.

Am decolat în bune condiții și am luat cap compas Viena. Curând după decolare am remarcat că din cauza vântului tare și puternic viteza micii noastre avionete se redusese la jumătare față de sol! Trecuseră trei ore de zbor și încă nu ajunsesem nici la Linz iar până la Viena mai aveam destul de mult. Marinescu îmi strigă: „Să nu rămânem fără benzină“. M-am uitat la litrometru care indica golirea doar a jumătate din rezervor. I-am strigat lui Milică că indicatorul arată benzină suficientă dar el mi-a ripostat că ce ne facem dacă indicatorul s-a defectat și arată în plus.

La St. Paulten, mi-a strigat că von ateriza aici, ca nu cumva să nu rămânem în pană seacă deasupra Vienei când ar fi fost un dezastru. La St. Paulen nu era aerodrom așa încât Milică, pilotul, a căutat prin marginea localității un câmp unde să poată ateriza. Curând a găsit o pajiște cu o iarbă frumoasă și destul de mare pentru un aterisaj normal.

Am luat vântul în față așa cum se face și de la capătul câmpiei declarate aerodrom. A aterizat foarte bine însă după circa cincizeci de metri am simțit o zguduitură puternică și avionul s-a pus pe burtă. În această izbitură, a sărit și capul amorașului. Comision!

Am coborât din avion și am constatat că acea minunăție de pajiște era în realitate traversată de un șanț cu apă peste care crescuse o iarbă mare și nu se putea observa din zbor. Nenorocire, nenorocire, ce zeci de ori

nenorocire! Ce ne facem!? Am vorbit la poliția din localitate dând avionul în pază până se va prezenta cineva să ni-l repare. Am încercat să prindem Londra la telefon dar din acel mic orășel nu am izbutit. Am plecat cu trenul la Viena, eu având amorașul în brațe, iar capul lui în valiză. La Viena am dat telefoane la Londra la Uzină și la legație dar nu am găsit pe nimeni. În fine ne-a venit ideea cea bună și am telefonat la Societatea de Asigurare unde foarte drăguți ne-au spus: „să nu aveți nici o grijă, asigurarea va lua avionul și după câteva zile veți primi vestea să veniți să-l ridicați din nou de la Londra“.

Milică săracul cheltuise o mare parte din banii care trebuiau duși în țară așa că a avut o sarcină tare grea ca să ajungă să îi pună la loc. În fine s-a aranjat și asta. După circa o lună am primit veste de la uzina din Londra că avionul este gata și să venim să-l ridicăm.

Nu s-a mai dus Milică ci a rugat pe un bun pilot și prieten, Moșu Simionescu, să meargă la Londra spre a aduce avionul. Pe atunci era foarte ușor să obții pașaportul și devize. Moșu s-a dus la Londra, a luat avionul și în câteva zile s-a întors cu el bun în țară. Totul se sfârșise cu bine.

În țară l-am predat la Băneasa și am făcut formele cum era regula atunci pentru avioanele civile ca să capete garare, întreținere și alimentare gratuită.

Eu am devenit pilotul responsabil și după ce m-am antrenat bine făceam duble cu colegii care zburaseră mai puțin. Am continuat antrenamentul și ca instructor la A.S.P. până în 1934 când am trecut la escadrila de experiențe unde am lucrat până m-am mutat la Brașov la I.A.R., mai întâi ca inginer apoi ca șef pilot de încercări și mai târziu ca secretar al uzinelor.

Pe la începutul sezonului de zbor din 1935 însă, în cursul unei deplasări avioneta De Havilland Gipsy I a ASP-ului a suferit o avarie: s-a rupt un hoban de la aripi. Am fost obligat să aterizez forțat într-un teren accidentat iar ca urmare avioneta a fost scoasă din uz.

Statul Român însă era interesat de menținerea antrenamentului piloților A.S.P. formați, așa încât a afectat asociației un avion de antrenament faza II-a tip ICAR-Universal cu motor Gipsy Major de 120 CP. Foarte bun avion pentru antrenament, însă total nepotrivit ca avion de școală. În locul meu, la A.S.P. secția aviație a fost detașat căpitanul aviator Cojan, de la Centrul de Instrucție Pipera, cu care piloții ingineri au continuat antrenamentele, terminându-se însă cu formarea de piloți noi. De abia în 1936 în urma unei înțelegeri dintre inginer Iliescu-Brânceni, președinte al A.S.P.-ului și doamna Ioana Cantacuzino, în schimbul obținerii a cinci burse pentru formarea gratuită a cinci piloți din elevii Școlii Politehnice. Sistemul acesta a funcționat perfect până în 1940 când școala s-a desființat iar parcul de avioane a intrat în posesia statului. În prima serie din 1936 au mai luat brevete de pilot gradul I și II o serie de elevi ingineri printre care îmi amintesc de Miu Mețianu, Sorin Tulea, Dudu Oroveanu și alții.

CURSE DE AUTOMOBILE, 1939-1954

Doream nespus de mult să ajung să alerg și eu în cursele de automobil cu convingerea că în acest nou sport voi avea unele succese. Ocazia mi s-a oferit în anul 1937, când s-a alergat marele premiu la București.

Cu mult înainte, împreună cu amicul meu Renato Ferero, modificasem o mașină Ford V8 spre a-i mări puterea, respectiv viteza maximă și reprizele. Fordul nostru avea o caroserie foarte ușoară, deschisă, iar motorului îi anexasem un compresor comandat prin curea trapezoidală de la roata din capul arborelui cotit.

După o serie de reglaje și probe, reușisem să punem destul de bine la punct acest bolid hibrid care, într-adevăr, avea un demaraj și o accelerație ieșite din comun! Viteza maximă era destul de ridicată în comparație cu mașinile obișnuite și ni se părea că am face bună figură în cursa ce se anunțase, mai ales că traseul pe la Statuia Aviatorilor, pe Bulevardul Jianu până în fața blocului Bazaltin și cu întoarcerea printr-un labirint de străzi mici pe unde este astăzi Televiziunea, nu dispunea de linii drepte prea lungi și deci nu se obțineau viteze maxime prea ridicate, la care poate nu mai corespundea ținuta de drum a mașinii pe care nu o ameliorasem decât prin montarea unor amortizoare mult mai puternice.

Mașina mai avea o deficiență mare: motorul echipat cu acel compresor nu mai era capabil să evacueze plusul de calorii și destul de repede apa de răcire fierbea. Această deficiență nu am reușit să o înfruntăm cu nimic și atunci când se ținea motorul în plin un timp mai îndelungat, începea a fierbe și arunca apa fierbinte pe picioarele conducătorului. Liniile drepte nu prea lungi ne dăduseră speranța că va rezista. La această cursă mai alergau în afară de mine, căci hotărâsem cu prietenul meu să conduc eu mașina în competiție, Petre Cristea, deja câștigătorul raliului Monte Carlo, locotenent Alexandru Papană, Jean Calcianu, Nadler și alții.

Marele premiu s-a ținut în primăvara anului 1937 cum am mai spus. La acest mare premiu, la invitația Automobil Clubului, își anunțase participarea și Hans von Stuk cu o mașină Auto-Union cu totul specială, foarte ușoară, cu un motor de 16 cilindri capabil să dea 180-200 CP.

Cu această celebră mașină condusă de nu mai puțin celebru Stuck, așteptam să se dea plecarea. Când starterul a lăsat în jos steagul cu pătrățele de șah, bolidul lui Stuck a plecat ca din pușcă iar noi, cum am putut. Nu îmi mai amintesc exact dar parcă se alergau zece ture. Curând după plecare, Papană a intrat prea tare într-un viraj din străzile întortocheate și s-a răsturnat, din fericire pe trotuar și fără a căpăta nici o lovitură corporală gravă.

Stuck în demaraj și el în primul tur a arătat ce știe și ce poate, apoi

după ce și-a reglat o distanță apreciabilă între el și Petre Cristea, care era al doilea, a mers pe legea lui, potolit, că să-și mențină această distanță.

Și fiindcă am pomenit de marele nostru Petre Cristea, trebuie să-i fac o prezentare cât mai obiectivă și mai completă.

Părintele lui, împreună cu Țăranu, aveau reprezentanța automobilelor Dodge chiar în fața Palatului, așa că de mic copil a avut de-a face cu această otravă, automobilul. A urmat Școala Politehnică, fiind un element foarte bun, cam aceeași serie cu mine, el fiind doar cu un an mai mare ca mine.

Când era la jumătatea anului IV a concurat și câștigat raliul Monte Carlo, iar profesorii cu mentalitatea de atunci nu l-au mai primit la examene. El s-a supărat și a hotărât că va trăi și fără diploma de inginer. Și-a continuat studiile ca autodidact citind foarte mult și datorită și marelui său talent a ajuns să fie unul dintre cei mai tineri ingineri auto. Am lucrat cu el de două ori și am văzut ce poate. Mai întâi la atelierele auto Cotroceni, apoi la Uzina TV, unde a adus un mare aport, fiind în mare parte mâna dreaptă a inginerului Cunescu Sergiu, pe atunci inginerul șef al uzinei. În anul 1936 cu mașina sa BMW pusă la punct de dânsul, a concurat la marele premiu al Finlandei, ieșind primul, apoi la întoarcere s-a oprit la München la BMW unde uzina i-a propus să își pună la punct mașina și să alerge în marea cursă Neuburgring. A primit cu condiția de a-și pune singur la punct mașina.

A pus-o la punct și a alergat împreună cu echipa fabricii BMW, clasându-se primul, bătând toți concurenții și chiar mașinile fabricii. În anul când s-au împlinit 50 de ani de la marea victorie a fost inventat să deschidă ediția din acel an a marei curse. A stat o lună în RFG.

A mai câștigat de două ori raliul Monte Carlo, odată cu medalia de aur, a doua oară consecutiv fiind primul a fost descalificat deoarece roțile duble ce le avea în spate depășeau aripile și murdăreau caroseria.

Petre Cristea a scris și câteva cărți de auto de un înalt nivel de înțelegere. Astfel, împreună cu alți colegi „Memoratorul tehnicianului de autovehicole“ în anul 1958, apoi „Practica automobilului“ în două ediții, „Motorul de automobil“ în două ediții și „Cum devin campion“.

Toate aceste lucrări au avut un mare succes de librărie și sunt de un real ajutor pentru conducătorii auto, chiar când aceștia sunt ingineri.

Fordul meu mergea destul de bine, numai că la sfârșitul liniei drepte și la demarajele mai puternice primeam un duș de apă fierbinte la picioare.

Cursa s-a sfârșit cu bine, lumea a fost mulțumită că a văzut o mașină cu totul extraordinară și s-a stabilit clasamentul. Primul a fost Hans Stuck, al doilea Petre Cristea iar al treilea Dudu Frim. A fost un mare succes pentru mine căci nu eram antrenat la curse și mai ales aveam o mașină complet neadecvată curselor.

Câteva zile mai târziu s-a alergat o cursă de coastă la Sinaia cu plecarea de la gară și sosirea la popicărie. Bineînțeles, rezultat asemănător, de departe primul a fost Stuck, apoi Cristea. Eu nu am mai avut cu ce concura.

În toamnă s-a alergat cu oarecare propagandă cursa de coastă de la Feleac unde a venit din nou Stuck cu aceiași mașină cu care a stabilit un record de timp care nu a mai fost doborât până în ziua de astăzi; timpul a fost apropiat mai târziu de Jean Calceanu pe un Maseratti cu compresor, tare vechi și aranjat de mâna lui de aur împreună cu Ștefan Gănțoiu, dar fără a ajunge timpul lui Stuck.

După război, începând din 1946 s-au ținut câteva curse pe circuit în care se alerga cu auto Jeep rămase în țară, pe care unii băieți dornici de a mai face ceva le aranjau să fugă cât mai bine, cum de altfel a făcut și Marin Dumitrescu.

În anul 1948 s-a ținut la București primul mare premiu de după război. Eram pe atunci în ultimul meu an petrecut în uzina IAR și aveam o mașină de mare sport, un Jaguar de 3,5 litri, de două locuri, care fugea destul de tare. Am fost invitat de ACR la acest nou premiu și cum nu aveam cauciucuri bune, am fost ajutat prin ACR ca uzina de la Florești să-mi confecționeze șase anvelope de dimensiune specială 18-5.50 cu care am concurat.

Jean Calceanu alerga cu o Alfa Romeo de 2,3 litri cu compresor, care era cea mai rapidă mașină din țară. Iar eu, la acel mare premiu, am alergat cu Jaguar-ul meu care într-adevăr era o mașină de sport de tipul SS 100. Am mers destul de bine și m-am clasat în categoria peste 2 litri pe locul 2 după Calceanu.

În anii 1948-1950, pe când lucram ca șef de servici la Regia Autonomă a Transporturilor (RATA) s-au ținut câteva curse de regularitate pe șosea și eu am convins pe directorul general, tov. Georgescu să-mi permită a lua parte la curse cu trei mașini de teren ale Centralei. La cursa ce s-a ținut în toamna anului 1949 am făcut trei echipaje, unul eu cu un mecanic, al doilea inginerul Mateevici Victor care era stagiar la noi la Centrală iar al treilea cu Bob Staia de la Serviciul Tehnic, bun alergător, motociclist, fiecare cu câte un mecanic. Am ajuns fără penalizări la Câmpulung pe un praf înspăimântător; organizatorii cunoscând situația au aranjat ca la sosire să ni se scuture hainele iar noi să intrăm direct sub un duș cald. A fost tare bine.

Seara am luat parte la o masă tovărășească care a constituit un frumos premiu pentru toți concurenții care terminaseră în mod prevăzut cursa. A doua zi ne-am întors veseli și mulțumiți acasă. S-au mai făcut astfel de curse dar obligațiile de servici nu ne-au mai permis să luăm parte.

La sfârșitul anului 1949, Jean Calceanu a găsit la un colecționar auto din Câmpulung o mașină Maseratti cu compresor, mai rapidă decât Alfa Romeo cu care alergase câțiva ani, plasându-se regulat pe primul loc.

În iarna 1949-1950, Calceanu a reparat și probat Maseratti-ul, astfel încât în primăvara 1950 avea la dispoziție o mașină bine pusă la punct. Vechiul Alfa Romeo pe care în Italia alergase un mare alergător italian, a fost pus la punct de atelierul de curse al lui Calceanu, lucrări făcute de Ștefan Gănțoiu, unul dintre cei mai buni mecanici pe care i-am întâlnit în lunga mea carieră în care am avut contact direct cu motoarele. În aprilie 1950, pe când mă pregăteam pentru un mare premiu, a intervenit în viața mea un fapt care m-a ținut departe de lume până în decembrie 1952.

Întors, am început iar a mă ocupa de pasiunea mea, automobilul. Mi-am regăsit Alfa aproape bine iar cu Jean și cu Ștefan am pus-o perfect la punct și în vara următoare am alergat la câteva curse, atunci fiind legitimat pentru A.S.Voința.

În acel an 1953 s-a alergat o cursă de coastă la Hula, lângă Mediaș, unde am alergat din nou cu Alfa, clasându-mă iar pe locul doi după Calceanu.

În timpul cât am mai avut Alfa, am mai alergat în cursa de drum pe distanța București-Asan-Aga. Cursa era de viteză până la o distanță de 80 de kilometri, parcurs pe care circulația era interzisă în timpul cursei. Și la această cursă cu Alfa am ieșit o dată pe locul doi iar o dată am abandonat din cauza unei pene de motor. Îmi amintesc o dată când eram la IAR pentru cursa de la Feleac, mașinile au fost aduse pe camioane iar ca service, pentru ca totul să fie cât mai prompt, inginerul Florescu, un foarte bun pilot al fabricii IAR a venit cu un avion, un Fleet, și a aterizat pe un tapșan lângă pistă, fiind gata în caz de nevoie să zboare la Brașov pentru o eventuală piesă sau sculă ce ne-ar fi fost necesară. Nu a fost însă nevoie de nimic.

În octombrie 1953 am alergat tot în cadrul AS Voința în cursa de coastă de la Feleac și Marele Premiu al Orașului Cluj în luna octombrie.

Eram și eu cu Jaguarul cu care adusesem Alfa la remorcă; tot pentru Voința alerga atunci Boloni pe un BMW, un bun alergător și mai ales un bun mecanic. Lotul auto era condus de Sandi Hus, acum director la MAN la München iar cu sănătatea lotului se ocupa doctorul Mircea Panțu. Cursa de coastă s-a desfășurat fără mari emoții sau surprize, Calceanu și Cristea adjudecându-și locul I la categoriile sub 2000 și peste 2000 cmc. Eu am alergat cu Alfa și ca de obicei am fost pe locul II după Calceanu. Au urmat două zile de antrenament pe circuitul din oraș pe care urma să se alerge marele premiu. Pentru cursă mașinile erau parcate într-o curte interioară între blocurile din fața Catedralei din Cluj. Eram cu toții cu mașinile noastre în acea curte, le mai alimentam și le făceam un ultim control și chiar le încălzeam înainte de curse. Uitasem că Alfa nu are ventilator pentru răcire și deci, când nu circulă se încălzește anormal. La un moment dat mi s-a părut că nu ar avea apă suficientă și fără a mă gândi că ar putea fi deja

caldă, am deschis bușonul de la radiator, care nu era un capac cu filet ci cu o prindere mai rapidă. Când am desfăcut capacul un jet de apă clocotită mi-a opărit intradosul brațului, de la mănușa ce o aveam pe mână până la mânecă, pe o porțiune de circa 10 cm. M-a usturat groaznic și am urlat de durere. A intervenit doctorul Mirciulică, m-a dus la policlinică unde lucrurile au mers greu, atunci am alergat la farmacie de unde am luat un tub de jecolan cu care mi-a făcut cu tifoane sterile un pansament atât de bun încât în combinație și cu tensiunea nervoasă, m-a făcut să nu mai simt durerea și să pot alerga în cursă ca unul complet sănătos.

Dârzenia mea m-a răsplătit căci am reușit să trec primul linia de sosire, câștigând acest mare premiu. Curând a sosit iarna și atenția mi-a fost atrasă de cursele de bob și ski.

A fost o iarnă teribilă, cu înzăpeziri și accidente mari, dar toate au trecut și razele calde ale soarelui au făcut să apară colțul ierbii și dorul de curse. În anul 1954 s-au ținut două mari premii, unul la Brașov la 30 mai și altul la București cu o lună mai târziu, la 30 iunie.

Marele premiu de la Brașov se aleargă în jurul parcului din Centru, dispunând de linii drepte și scurte și viraje cu rază mică. Și la această cursă am reușit să ies al doilea în categoria mașinilor de peste 2 litri, în urma lui Jean Calceanu.

La mașinile sub doi litri, adică mașinile BMW, Petre Cristea era de departe cel mai bun alergător precum și cel mai bun cunoscător în a-și pune la punct mașina. Nu trebuie uitat că în marea cursă de la Nüburgring, Cristea pe o mașină BMW pusă la punct de el, a reușit să iasă primul, bătând câteva mașină puse la punct de uzina din München.

Dar să lăsăm aceste amintiri și să revenim la București unde cum am amintit, la 30 iunie 1954 s-a ținut ultimul Mare Premiu la care am mai alergat atât eu cât și scumpul meu prieten Jean Calceanu. Asta nu fiindcă nu ne mai interesau cursele dar atât Maseratti-ul lui Jean cât și Alfa-Romeo-ul meu se terminaseră.

ENGELBERG

Înfrângerea de la Schreiberhau din 1933 îmi arsese sufletul și, în special, pentru că aceasta se datorase numai enormei diferențe de material cu care am concurat toți, în afară de Papană care știa să stăpânească un bob rapid, ca cel metalic construit de Feirabend. Mai avea bob metalic von Nyvlinski care, la fiecare coborâre, se răsturna sau mușca din taluz măcar

odată, realizând cu acest bob un clasament sub-mediocru. Dar acum era totul în trecut și trebuia să mă gândesc la viitor.

Se stabilise că în 1934 campionatul de patru persoane să se țină la Garmisch, iar cel de două persoane, o săptămână mai târziu, în minunata stațiune elvețiană din apropiere de Lucerna, la Engelberg, tot acolo unde era și fabrica lui Feirabend. Acesta reușise construcția unui bob excepțional care în afară de faptul că era integral metalic, avea patinele lucrate la Shefield, dintr-un oțel special după desene făcute de Feirabend. Patinele veneau mai mult perechi împachetate de la uzină, lustruite și cu găurile de asamblare făcute, dar bobul mai avea și un nou sistem de direcție: plasul din față era rezemat pe un rulment de presiune cu bile, rulmentul având un diametru de circa 40 mm. Direcția nu se mai executa cu volan, care avea mari frecări ci cu niște „fisele“ (sfori destul de subțiri, dar foarte rezistente) trecute în cruce peste niște scripeți, având un capăt prins de plasul din față și la celălalt capăt un mâner (ochi) în care între mâna, conducându-se la fel cu hățurile de la cai. Acest sistem avea avantajul că era mult mai fin la conducere și din cauza frecărilor extrem de reduse, aveai posibilitatea după ce puneai bobul pe trasă, lăsând fisela liberă, plasul din față își căuta singur trasa, înlăturând frecările ce luau naștere la ieșirea din trasă, datorită rigidității sistemului și respectiv rezistențelor mecanice la frecarea pieselor în lagăre. Acum după ce știam ce bob să-mi doresc, rămâneau alte nouă necunoscute de rezolvat: 1. cum să fac rost de un astfel de bob, și 2. ce frânar voi avea, căci prietenul meu Zană cu care fusesem la Davos și la Schreiberhau nu mai putea merge. În acel an, în 1933, terminasem școala dar, cum era criza din 1932, nu îmi găsisem post de inginer în București unde îmi era familia pe care nu o puteam părăsi și mă mulțumisem cu un post de mic împiegat stagiar la Ministerul de Finanțe. În această situație, eram ocupat numai dimineața iar după-masa lucram ca instructor de zbor la Asociația Sportivă Politehnică, pe avionul Școlii Politehnice.

Întâmplarea a făcut să cunosc la Băneasa un tânăr, Vasile Dumitrescu, care făcea și el școala de pilotaj. Mi-a atras atenția silueta lui sportivă, felul cum se mișca și faptul că era unul dintre cele mai bune elemente ale școlii ARPA. După cum l-am studiat, am apreciat că ar putea fi un bun frânar la bobul meu. Am căutat să mă apropiu și chiar să mă împrietenesc cu el. Am aflat că făcea călărie și chiar acrobatică, executând voltije, adică aruncarea pe cal din fuga acestuia. Toate acestea mi-au întărit părerea că ar putea fi un bun frânar. După ce m-am împrietenit cu el, i-am propus să facă bob cu mine, ca frânar și, dacă ar vrea, să mergem împreună în Elveția. L-a încântat această posibilitate și am hotărât să lucrăm împreună pentru ducerea la bun sfârșit a nemăsuratei dorințe de a concura la campionatul mondial din 1934 din Elveția. Mi-a povestit că lucra la CAM într-un post fru-

mos și că va încerca să obțină ajutorul asociației sportive CAM, adică ASCAM, bineînțeles alergând sub culorile acestei asociații. S-a aranjat ca o reprezentanță CAM din Elveția, unde se desfăcea un mare număr de țigarete românești în acea vreme, să comande de la Feirabend pentru noi un bob de două persoane și de ultimul tip. Bobul trebuia să fie gata și să ne aștepte cu 10 zile înainte de concurs.

Neavând bob de patru, nici echipă, și mai ales bani, am renunțat la a mă duce la Garmisch și am hotărât să mergem la Engelberg cu o săptămână înainte spre a face mai mult antrenament cu Vasile, care încă nu alergase în bob. Am început lămurirea teoretică a lui Vasile, căutând pe cât posibil să îi fac cunoscute toate tainele acestui sport în care, datorită faptului că se alerga pe o pistă cu aderență aproape nulă, bobul avea o greutate și respectiv o masă destul de importantă și că asupra sa se exercită atât în linie dreaptă cât și mai ales în viraje forțe importante longitudinale și transversale ca: centrifugă și gravitate. Totul trebuie judecat mecanic, adică cum se aplică toate aceste forțe asupra unui corp în mișcare și mai ales aprecierea mărimii acestor forțe și a felului cum ele acționează în fiecare clipă și situația asupra bobului. În legătură cu cele arătate mai sus, s-a constatat că cei mai mulți alergători care au strălucit în acest sport, aveau pregătire tehnică. Astfel, la noi cei mai buni au fost oameni cu nivel tehnic ridicat ca ing. Socolescu, Al. Papană, ing. Frim, iar pe linie internațională ing. Mumm, McEwoy, Linden, Feirabend, Kilian, toți cu bune cunoștințe tehnice, respectiv de mecanică teoretică; așadar îl făcusem pe Dumitrescu tobă de carte și nu rămânea decât să dea marele examen pe pârtie.

A trecut vara, și toamna, eu lucrând zilnic după-masa ca instructor de zbor pe avionul ASP și discutând cu Vasile cum să facem să iasă totul mai frumos și mai bine.

Între timp s-a primit scrisoare din Elveția că bobul a fost comandat lui Feirabend și că va fi gata de livrare la finele anului. Ne-am făcut proiectul de buget, luând în considerație costul drumului dus și întors, cu clasa a II-a, pensiunea la Engelberg și diverse alte mici sau mari cheltuieli neprevăzute, cum ar fi un accident oarecare, o reparație la bob etc. Bugetul a fost aprobat de conducerea ASCAM, s-a făcut schimbul de bani la BNR, am mai căpătat o scrisoare pentru orice eventualitate către sucursala CAM din Elveția și cu echipamentul bine pus la punct, având costum de piele de la aviație, bocanci buni și căști de protecție, în seara de 23 ianuarie 1934, ora 23, cu acceleratul internațional de Paris care trecea prin Arad, Curtici, Budapesta, Viena, Innsbruck, Zürich, am părăsit Bucureștiul plini de bucurie dar și conștienți de importanta sarcină ce ne luasem de a reprezenta bine țara, ASCAM-ul și Școala Politehnică, unde pe când eram încă student obținusem succesul de la Olimpiada Universitară de la Davos. Am ajuns la Zürich după 34 de ore, și

după ce am făcut un mic tur prin oraș cu Vasile, cât am așteptat trenul de Lucerna, ne-am îmbarcat și am plecat spre Engerberg, pentru care mai trebuia făcută o schimbare de tren la Lucerna. În fine, pe la ora 13, ajungeam la ținta călătoriei noastre, locul unde urma să se dea marea bătălie.

De la Lucerna la Engleberg drumul este colosal, șerpuiește printre munți care par că doresc să-l strivească în fiecare clipă. Peste puțin timp ajungem în minunata stațiune, o adevărată perlă ascunsă în scoica munților ce o înconjoară de jur împrejur, astfel că odată ajuns te întrebi pe drept cuvânt pe unde ai reușit să pătrunză în minunata localitate. Am coborât în gară și la capătul peroanelor am dat de un hotel foarte bun denumit „Terminus“. Am intrat, am spus ce căutăm acolo și am cerut o cameră cu două paturi. Eram teribil de nerăbdători să vedem bobul. Am lăsat bagajele în holul hotelului, rugând să fie duse în cameră și am dat fugă la fabrica Feriabend. Era foarte aproape în micuța localitate și cum am trecut drumul am și dat de ea. Am intrat și am găsit biroul conducerii unde se afla chiar domnul Feirabend, un bătrânel cum mi se părea atunci, de circa 50 de ani, extrem de simpatic, fost campion de bob, care încă mai lua parte la concursuri până când a trecut ștafeta fiului său, care era la studii tehnice la Zürich. Ajunși în fața patronului, am declarat cu oarecare emfază: „Noi suntem românii care am comandat Bobul!“.

S-a bucurat de cunoștința noastră și ne-a rugat să-l însoțim să ni-l arate. A mers înainte, a traversat curtea și a dechis poarta de la o hală destul de mare. Nu mică ne-a fost confuzia, spaima și deziluzia când în hală am văzut așezate precum soldații, cam douăzeci de boburi de ultimul model. A fost o mare lovitură pentru noi și ne-a amintit de povestea când eroului îi săreau pernele de sub fund. Feirabend a intervenit spunând: „Sunt toate la fel, nu diferă decât culoarea, așa că vă puteți alege cel care vă place“. Ce se întâmplase? Toți concurenții care la Schreiberhau căpătaseră boburi de lemn, făcuseră mari eforturi spre a cumpăra boburi metalice de ultimul model. Zarurile erau aruncate și toți concurenții vor alerga cu boburi la fel, și acum, fiind obiectivi, ne-am zis: ne vom bate cu arme egale și astfel se va vedea care a mai tare. După ce ne-am asigurat de bob, bătrânul Feirabend ne-a invitat la un bar de zi pentru a ciocni cinstit un adălmaș. Ne-a servit atunci o băutură locală, AMARO-CORAX. În viața mea nu am pus în gură ceva atât de amar, totuși a fost bine și ne-a purtat noroc.

La Engelberg ninsese tare și pârtia nici nu se mai vedea de sub haina ei imperială de hermină, însă sub ea, atât la viraje cât și pe linie dreaptă, gheața era perfectă. Am petrecut patru zile în localitate studiind pârtia acoperită și trecând de câteva ori pe zi pe la Oficiul de Turism din localitate unde erau expuse cupele și unde, așa cum fac copiii la vitrina cofetăriilor, stăteam minute multe cu nastul lipit de geam, gândind la fericitul câștigător fără să avem cât de cât dorința să fim chiar noi.

S-a lucrat mult la pârtie și nu a fost gata decât cu trei zile înainte de începerea concursurilor, adică marți 30 ianuarie, după ce sosiseră toți concurenții de la Garmisch, ca și ai noștri, Papană și Angelescu.

Marți, miercuri și joi, fiecare concurent a avut dreptul să execute câte trei coborâri de antrenament. Se hotărâse să se facă o selecție între mine și Angelescu după timpii ce se vor obține la antrenament.

Pe vremea aceea nu era la bob, ca acum, niște mânere mari în spate de care se împinge axial și apoi se sare în bob drept înainte. Atunci conducătorul se așeza la conducere iar frânarul îl împingea de umeri, apoi sărea în bob lateral. Am spus că Vasile al meu făcea voltije, adică sărea pe cal din fugă. Acum, la prima coborâre de antrenament și mai ales la primul său contact cu un bob pe pârtie după ce a împins foarte bine, a sărit pe bob. Dar, confundându-l cu calul care era mai înalt, a făcut saltul prea mare și a sărit peste bob în zăpadă. A fost o explozie de râs, iar eu am plecat fără frânar. Fiind viteza încă foarte mică, am frecat ușor taluzul și m-am oprit. A urmat porția normală de trei coborâri în care Vasile s-a comportat bine, reușind chiar să facem timpi destul de buni.

Angelescu a făcut și el o coborâre dar nu i-a plăcut pârtia fiind prea rapidă și a renunțat în favoarea mea, care eram mai bine specializat la bobul de două persoane. Au urmat cele nouă coborâri de antrenament, realizând timpi din ce în ce mai buni, iar Vasile se adapta perfect situației, remarcând chiar unele finețe în materie. Astfel, amândoi am remarcat că la penultimul „S“, înainte de sosire se intra cu o viteză prea mare în a două buclă, din care cauză toate boburile derapau la ieșirea din „S“ și atingeau mantinela, ceea ce se traduce cu câteva sutimi de secunde adăugate la timp. Vasile remarcase necesitatea aplicării unei mici frâne pe linia dreaptă, de altfel foarte scurtă, dintre cele două bucle ale „S“-ului și executa perfect această manevră care mă ajuta nespus, realizând o ieșire perfectă din „S“, fără nici o mică boblare sau mușcare din mantinelă, deci câștigam ceva.

La antrenamente reușisem timpi buni. Pârtia s-a închis joi la prânz, rămânând închisă vineri pentru a fi curățată și reparate unele mici spărturi făcute la antrenamente. Tot vineri urma odihna pentru concurenți, un ultim control al bobului. Am controlat dacă rulmentul de la plasul din față nu are frecări parazite, am controlat scripeții pe care rula fisela, starea fiselelor ca nu cumva să fie bătută sau ciupită, în fine un control riguros al patinelor să nu se fi zgâriat de la contactul cu o piatră sau alt corp tare.

Joi seara se adunau toți concurenții și se controla dacă formalitățile de înscriere erau bine făcute. Vineri seara, în fața tuturor concurenților, se făcea tragerea la sorți a numărului de start. Îmi amintesc că în acea seară, Hubert, frânarul lui Papană, m-a întrebat malițios: „Dudule, te-ai gândit de unde vei scoate diferența de sutimi ce te desparte de primul loc?“.

Pârtia de la Engelberg avea circa 3500 m și era în formă de „S“ mare, tăiat de o diagonală (ca dolarul $) de către funicularul cu care se urcau boburile. Partea de concurs avea circa 1700 m, adică până la jumătate. Această parte se cronometra, după care boburile continuau a doua jumătate ce conducea la stația funicularului, unde se încărca totul, și boburile și concurenții, în vagonul care-i ducea sus, la START. Jos erau câțiva oameni care ajutau la încărcarea bobului și anunțau când vagonul poate pleca. Erau două vagoane legate cu un cablu care trecea sus, peste un scripete mare. Vagoanele se echilibrau și era nevoie de un motor nu prea mare care comanda manevrarea întregului ansamblu. Era o singură cale ferată care la mijlocul distanței avea o dublură unde se încrucișau vagoanele, cel ce urca cu cel ce cobora.

Jos, însă în punctul unde se încărcau boburile nu era nici un telefon care să anunțe cronometrajul, așa încât ajuns jos nu știai ce timp ai realizat și dacă ai să fi vesel sau trist. Pârtia era aranjată până la gara funicularului unde un viraj supraînălțat puțin și o mică rampă în zăpadă făcea ca să ajungi cu bobul chiar pe platforma vagonului. Acesta era împărțit, într-o parte platformă pentru boburi și o parte cabină pentru echipieri.

A început concursul, executând coborârile regulamentare! Am făcut și ultima coborâre în perfecte condiții și am ajuns jos. Am ridicat bobul pe platformă, apoi Vasile mi-a oferit o țigară. Întâi l-am refuzat dar el a insistat, spunându-mi că sunt țigările mele. M-am uitat la țigară și am văzut pe ea semnătura mea, în facsimil. Știam că astfel de țigări cu semnătură primeau miniștrii. Ce se întâmplase? Vasile, care era tare la CAM, îmi luase semnătura și făcuse câteva curii de câte 100 de țigări cu semnătura mea.

Am luat o țigară și de atunci am rămas cu acest viciu pe care l-am purtat patruzeci de ani. Acum vreo șase ani m-am lăsat totuși de fumat și ce bine e! Am urcat cu funicularul, întrebându-ne unul pe altul ce om fi făcut oare ca timp?

Ajunși sus, când am deschis ușa de la stația funicularului, Dina Papană, soția lui Alexandru Papană, ne-a sărit de gât strigând: „Ați luat campionatul!“. După ce au coborât toți concurenții, pe platoul de la plecare unde erau adunați mii de oameni ca să vadă cursele s-a făcut liniște. Cele 16 steaguri ale națiunilor concurente, arborate în jurul acestei platforme s-au lăsat la jumătatea stâlpilor care le susțineau, rămânând sus numai tricolorul nostru românesc. Pe un fel de estradă adusă în marginea platoului s-a urcat președintele FIBT (Federația Internațională de Bob și Toboganing), marchizul de Fréjalié, care a citit rezultatele: în urma timpilor realizați în cele patru manșe, bobul „Romania II“, cu Frim și Dumitrescu se clasează pe primul loc, câștigând campionatul mondial precum și recordul absolut al pârtiei și recordul pe kilometru lansat. Locul II revenea echipei „Germania I“, condusă de von Mumm, același care, ca student în 1930 ocupase la Davos

la Olimpiada Academică de Iarnă locul întâi, înaintea echipajului românesc Frim-Zană. De la el am căpătat o fotografie a sa cu bobul într-un viraj, pe care scria: „Bravo pentru revanşa din 1930!“.

O fanfară a intonat imnul naţional iar pe mine m-au podidit lacrimile şi un plâns teribil şi am început să tremur ca o vargă. Au fost clipe de neuitat. S-au încins discuţii şi felicitări. Seara într-o sală mare, s-a ţinut balul campionatului. Eram sărbătoriţi.

La aceste concursuri luaseră parte ca echipe: Elveţia II şi una condusă de moş Feirabend care s-a clasat pe locul şase, Papană cu Hubert care au ocupat locul cinci, iar Capadruţ, marele favorit, locul patru. Locul trei a revenit echipei Elveţia I.

Spre miezul nopţii a venit la mine moş Feirabend care m-a luat de mână şi m-a condus la un grup unde m-a prezentat fiicei sale Margareta şi fiului său Fritz.

Spre dimineaţă am mers noi doi, Vasile şi cu mine, împreună cu familia Feirabend la un bar unde am mai închinat un pahar mai intim. Am mai rămas la Engelberg trei zile în care timp am făcut ski cu Margareta pe pistele din jurul localităţii.

Am primit din partea asociaţiei sportive CAM felicitări şi ca premiu, banii necesari spre a face o raită de trei zile la Paris.

La plecare ne-au condus la gară întreaga familie Feirabend şi i-am sărutat pe toţi ca să-mi vină rândul să o sărut şi pe Margareta, zâna minunatelor zăpezi de la Engelberg.

Am ajuns la Paris, acolo ne-am întâlnit cu amicul meu inginerul Duky Manicatide şi am hoinărit prin oraşul lumină, am trecut pe la Folies Bergéres unde juca Mistinguette. Am luat două bilete pentru acea seară spre a o vedea pe marea vedetă. Am sosit la timp la Folies Bergéres, am ocupat locurile şi din spătarul scaunului din faţă cu un franc pus într-un fel de aparat, se elibera un binoclu ce să poţi urmări bine dansul. În posesia binoclului, am aşteptat începutul spectacolului, am fost doborât însă de oboseală şi am adormit urmărind-o pe Mistinguette doar în vis.

După două zile de hoinăreală prin Paris am plecat spre ţară unde ni s-a făcut o primire foarte caldă şi am fost copleşiţi de multă afecţiune sportivă.

Pe drum am fost opriţi la Predeal unde am fost sărbătoriţi de batalionul de vânători de munte din localitate.

La Bucureşti a fost bine şi frumos, iar domnul ministru Victor Slăvescu m-a mutat de la Serviciul Personal la Oficiul de Licitaţii unde am avut şef pe inginerul Costache. El mi-a dat de lucru probleme frumoase de aviaţie şi faţă de felul cum le-am tratat, am fost mutat la Ministerul Aerului la Escadrila de experienţe unde am lucrat până în 1936 când m-am mutat la IAR.

ÎNCEPUT PROMIȚĂTOR, 1935

Eram campion mondial de bob și dorința mea de a merge tot mai repede se făcea tot mare. Întâmplător, citesc într-un ziar că în primele zile ale anului 1935 se va desfășura raliul aviatic Londra-Melbourne pentru cupa McRobertson. Am simțit un ghimpe la inimă. Ce ar fi să particip și eu? Vorbesc cu prietenul meu Vasile Dumitrescu, care era și el pilot și ajungem la concluzia că putem participa împreună. În ziar scria că se poate participa și cu avioane de serie.

Deci, ne înscriem și noi. Vă veți întreba: „Bine, bine, v-ați înscris, dar avion de unde?“.

Credeți-mă, aceeași întrebare ne-am pus-o și noi. Asta se întâmpla în primăvara anului 1934. Am început să căutăm bani, fiindcă aflasem că un avion așa cum ne trebuia nouă costa peste un milion de lei.

Căutarea banilor ne-a plimbat și pe la Uzinele Reșița și chiar pe la Regele Carol II, care, după discuții ample, ne-a dat 300.000 de lei. Am fost obligați să umblăm cu cheta, fiind că atunci nu se interesa nimeni de asemenea raiduri. O să vă mirați, dar am reușit totuși să strângem un milion și jumătate. Așa stând lucrurile, ne-am dus la Direcția Generală a Uzinei IAR de la Brașov, din București, unde marele aviator și om de suflet Andrei Popovici, pe atunci subdirector general, auzind că noi, campioni mondiali de bob, vrem să facem un raid atât de mare, a zâmbit, dar ne-a promis că ne va face avionul dorit. Eram în al nouălea cer.

Am constatat că avionul IAR 22 cu unele modificări, cu rezervoare mari, s-ar preta foarte bine scopului propus, mai ales că era o cursă de regularitate și nu eram obligați să parcurgem distanțe foarte mari fără escală.

Prețul avionului era de 1.200.000 lei. Nu l-am plătit imediat fiindcă aveam nevoie de bani pentru benzină, taxe, întreținere pe parcurs etc.

Așa se face că eu, care aveam o leafă de 2.800 lei lunar (Vasile avea 3.500) am semnat o poliță pentru costul avionului. Și așa s-a făcut că Andrei Popovici l-a chemat de la Brașov pe inginerul Elie Carafoli ca să stabilim cum va fi avionul. Ulterior inginerul Carafoli a fost academician și profesor de Aeronautică la Școala Politehnică din București.

S-a lucrat la el toată vara anului 1934 iar noi, Vasile și cu mine, pentru a putea urmări lucrările, mergeam o dată, de două ori pe săptămână la Brașov. Pentru asta, ne-am aranjat o mașină Ford-34 de ocazie, cu care ne făceam treaba cât se poate de mulțumitor.

Inginerul Carafoli a dat linia directoare, dar a făcut o greșeală, gândindu-se la un avion foarte maniabil, adică „fâșneț“, cum spunem noi aviatorii, dar care însă a ieșit instabil. Lucrul a durat până la sfârșitul linii noiembrie când

avionul a fost gata. Încercarea lui în zbor a făcut-o Alexandru Papană care fiind un pilot excepțional și un mare acrobat, s-a declarat satisfăcut de maniabilitatea excepțională a acestui avion și i-a dat „certificat de bună purtare".

Din timpul construcției îmi amintesc că de câte ori mergeam la Brașov, îl găseam lucrând de zor, dându-și tot interesul ca treaba să meargă bine, pe fostul meu coleg de politehnică, inginerul Mircea Iliescu.

Eram foarte bucuroși și Vasile care avea prieteni ziariști a dat o notiță la ziar că avionul de raid Frim-Dumitrescu se lucrează sub îngrijirea inginerului Mircea Iliescu. Din acest anunț, inginerul Iliescu s-a ales cu o aspră mustrare din partea inginerului Carafoli, că doar nu el singur făcuse avionul.

În sfârșit, odată avionul terminat, l-am luat la București la escadrila de experiențe unde, când eu, când Vasile, făceam zboruri de antrenament, pentru a-l avea în mână.

Avionul se prezenta destul de bine dar, ca pe acele vremuri, avea tren fix și nu avea elemente de hipersustentație. Din această cauză viteza de aterizare era cam mare și cerea un teren destul de lung. Decolarea însă se făcea relativ bine, având în vedere că motorul, un Gnome Rhone K 7 căpătat de la uzina franceză pentru reclamă avea 340 CP.

Tot pentru antrenament am făcut un raid la Belgrad. Pentru a oficializa puțin lucrurile am luat la bord și o urnă frumoasă, argintată în care am pus pământ de la Topraisar unde în luptele din timpul războiului din 1915 căzuseră mulți ostași sârbi și am dus-o din partea Aeroclubului Român Aeroclubului Iugoslav.

Am stat câteva zile la Belgrad unde ne-am bucurat de o primire și o găzduire deosebit de călduroase.

Îmi vine și azi să zâmbesc amintindu-mi că într-o zi, dorind să rămân singur cu Vasile, ne-am dus la un restaurant să mâncăm. Am cerut câte o friptură dar am dorit și niște castraveți alături. Ne-am căznit să-l facem pe chelner să înțeleagă, am cerut gurchi, cornișon, în diferite limbi, dar degeaba. Nu ne făceam înțeleși. Când în sfârșit a înțeles, i-a spus ajutorului său: „Dai castraveți". Să auzi și să nu crezi! Mai bine-i spuneam direct pe românește.

Întorși la București, ne-am aranjat pașapoartele pentru plecare și ne-am dus la Societatea Româno-Americană, unde compania Shell ne-a eliberat un carnet pentru viitorul zbor.

Carnetul acesta era foarte bun și interesant. După calcularea necesarului de benzină dus-întors, taxe de aerodrom, întreținere, unele reparații, ne-au cerut un milion și jumătate, adică tot ce aveam. Și avionul care costa un milion și două sute de mii...

Dar cel puțin, cu acest carnet, oriunde în lume existau filiale Shell (și existau cam peste tot), căpătam tot ce ne trebuia ca bani, reparații și întreținere iar la întoarcere se calcula dacă mai aveam de dat sau de primit ceva din suma

depusă. Tot ce primeam se trecea în carnet. La fiecare aterizare se marca numărul stației, și suma ce ni s-a dat pentru alimentare, control, cazare etc.

Sosise timpul să plecăm spre Londra. Era 31 decembrie 1934 când am și plecat. Prima escală la Viena. Drumul fusese greu dar am trecut proba cu bine.

Îmi amintesc că de la Filiași până la lacul Balaton în Ungaria am fost nevoiți să zburăm prin nori. Asta a durat cam două ore. Am avut noroc că nu am întâlnit givraj (depunere de gheață pe avion), fapt care ne-ar fi îngreunat pilotajul și ne-ar fi pus probleme deosebit de delicate pentru vremea aceea.

Am aterizat la Viena făcând un aterizaj foarte scurt, de care am fost tare mândru. Gândiți-vă că puțină experiență de zbor aveam. Am fost foarte bine primiți și totul a fost organizat fără greșeală.

Deși era seara de Anul Nou, la orele zece eram în pat, pentru a putea continua drumul a doua zi într-o stare fizică cât mai bună.

Deci, în dimineața de 01.01.1935 eram la aerodrom unde am primit un buletin meteo destul de aproximativ. Adică, erau ploi cam în toată Europa, dar plafonul norilor era la cca 800 m, ceea ce era foarte bine, cu excepția zonei Alpilor Bavarezi care pătrundeau în nord și aici norii clocoteau.

Am plecat de la Viena și am mers bine până aproape de München unde trebuia să hotărâm dacă luăm înălțime în nori și traversăm spre Strassbourg sau ocolim pe la nordul munților și mergem pe sub nori. Trecusem de Ulm și eu i-am strigat lui Vasile să deviem pe la dreapta spre Karlsruhe, să nu mai intrăm în nori, dar el s-a răstit la mine, cam golănește, zicând: „Bine mă, nu ți-e rușine? Ieri am zburat două ore în nori și azi pentru douăzeci de minute vrei să ocolim două sute de kilometri? Hai înainte!“.

Am cedat și am mers înainte. Am luat ceva peste 2000 de metri înălțime, munții având circa 1400 metri. Vasile pilota iar eu făceam navigația. Am mers prin nori vreo 18-19 minute și socoteam că trecusem munții, așa că mă pregăteam să-i strig lui Vasile să înceapă să coboare. În momentul acela am fost violent înfundat în scaun ca într-o resursă din timpul unui looping. Ce se întâmplase?

Din cauza condițiilor meteorologice, a vântului și a configurației terenului, fără să vrem intrasem într-un curent de aer turbionar descedent, care a început să dea avionul peste cap în toate direcțiile. Până să mă trezesc am simțit că acesta rămâne în limită de viteză și se angajează în vrie pe spate. Am lăsat harta și am pus mâna pe comenzi, încercând și cu ajutorul reprizelor puternice de motor să scot avionul în poziție normală de zbor. Mi-a fost imposibil să-l mai stăpânesc, în ciuda antrenamentului sever de P.S.V. pe care de altfel îl aveam amândoi. Factorul de instabilitate pe care IAR-ul 22 îl avea din construcție, își spunea acum cuvântul în mod negativ. În tot acest timp avionul pierdea înălțime și Vasile nu făcea nici o mișcare.

Ajunsesem sub 2000 de metri și nu puteam scoate avionul din vrie și fulgerător mi-a trecut prin minte că vom intra în munte.

Am strigat: „Sări, Vasile!“. El nu mi-a răspuns și nu s-a mișcat.

„Sări Vasile, că nu mai este nimic de făcut!“. Nici de data aceasta nu am primit nici un răspuns.

Mi-am deschis cabina și plănuiam să mă întind să i-o deschid și pe a lui Vasile. M-am desfăcut din centuri, m-am întins, dar în momentul acela am fost aruncat din avion pe care l-am văzut dispărând în ceață. Am tras mânerul parașutei, care s-a deschis prompt și în același moment eram cu picioarele în crăcile unui brad. Parașuta s-a agățat în coroană iar eu am rămas suspendat la vreo 2 metri de pământ. Nu departe de locul unde am căzut, avionul era făcut bucăți, împrăștiate pe mai multe zeci de metri. Arborele motor cu cele șapte biele era înfipt într-un brad. În pârâul de alături, cu fața în apă, era Vasile, rupt și el în bucăți. Îngrozitor!

Capul meu se golise de toate gândurile și mă uitam prostit la rămășițele avionului, la bietul Vasile și la apa care de o veșnicie curgea la vale nepăsătoare.

Ploua și costumul meu de zbor nu era impermeabil. Eram ud până la piele și numai parașuta care îmbrăca bradul stătea mărturie că eram viu și nevătămat, în ciuda dezastrului prin care trecusem. Încet, încet, am început să-mi revin. Eram tânăr și nu puteam să mă așez jos, să aștept să mor și eu, sau să mă mănânce lupii. Scăpasem de șocul nervos care m-ar fi dus la nebunie. Trebuia să fac ceva, totuși. Mi-am făcut socoteala că mergând pe firul apei, la vale, trebuie să ajung într-o zonă locuită.

Am cotrobăit prin sfărâmături și am găsit niște ciocolată și un pistol cu crosa ruptă, dar care avea un glonte în țeavă. Le-am luat în buzunare și am plecat la vale.

După aproape jumătate de oră de mers am auzit lovituri de topor. Cineva tăia lemne prin apropiere. M-am dus la tăietorul de lemne care mi-a spus că la vale, în circa jumătate de oră ajung într-un sat. Am continuat drumul și am ajuns în sat. Am bătut la ușa primei care unde am intrat, am produs oarecare spaimă, dar am fost bine primit. Oamenii tocmai prânziseră, pomul de iarnă era acolo încărcat cu jucării și lumânări, era veselie și am fost tratat cu cozonac și cafea, pe care le-am înghițit într-o stare de semi-inconștiență.

La cererea mea au dat telefon la poliție. Aceștia au venit imediat pe o motocicletă cu ataș și ne-au dus la locul accidentului. Acolo deja se strânsese lume, venită de prin împrejurimi, dar mai ales de la un castel hotel, numit Dintele Câinelui, care se afla puțin mai sus pe firul apei, dar pe care nu-l văzusem din cauza norilor și a ploii. Venise acolo și proprietarul hotelului care s-a apropiat de mine și m-a întrebat dacă am vreo dorință urgentă pe care mi-ar putea-o satisface. M-am gândit imediat și l-am rugat să dea o

telegramă mamii la București că am scăpat teafăr. A fost de acord, i-am scris telegrama, a expediat-o de la hotel imediat și în aceeași seară mama a aflat că sunt bine înainte de a se auzi la București de accident.

Nu aveam acte căci valiza care le conținea fusese aruncată din avion și zăcea pe undeva pe coasta muntelui. Poliția a mai găsit printre rămășițe un pistol, o carabină și un aparat foto pe care le avusesem cu noi în avion. Armamentul îl aveam la bord din cauza complexității traseului până la Melbourne. Urma să zburăm peste regiuni pustii și în eventualitatea unui aterizaj forțat, era prudent să fim și înarmați.

Imaginați-vă situație: nu aveam acte, nu aveam autorizație din partea autorităților germane pentru a zbura peste sau pentru a ateriza în Germania, adică am vrut să le tragem chiulul cu niște taxe. S-au mai găsit și arme. Ce mai tura-vura. Puteam fi socotit spion și asta era grav.

Să facem o precizare. Era 1 ianuarie 1935. Hitler venise la putere dar Germania nu avea încă voie să aibă armată. Totuși, începuse să-și pregătească aviația, camuflată în aerocluburi, care împânzeau pur și simplu Germania. Din aceste aerocluburi aveau să iasă piloții cu care Hitler voia să deschidă drumul armatelor sale pentru cucerirea Europei. La vremea aceea însă, nimeni nu bănuia ce pregătește Hitler.

Dar în situația tristă și gravă în care mă aflam, norocul meu s-a materializat în persoana domnului Alfons Nagler, șeful aeroclubului din Bühl, un orășel din apropiere.

Acesta m-a luat pe garanție și m-a dus acasă la el unde mi-a dat haine, căci eram ud până la piele în costumul meu de zbor. Mi-a povestit că era pilot din primul război mondial și că stătuse luni de zile în București cu unitatea sa, având niște gazde foarte simpatice. Probabil că asta explica solicitudinea sa pentru a mă salva. Tot el s-a ocupat de ridicarea corpului lui Vasile și de incinerarea lui.

M-am bucurat de ajutorul lui Nagler care s-a ocupat de tot ce trebuia, inclusiv de aducerea unui preot ortodox din Baden. Ba la incinerare a venit și consulul nostru onorific din Stuttgart, în frac cu joben și cu decorații.

Încă din prima seară am dat o telegramă la Renania-Ossak din Hamburg care în baza carnetului Shell pe care-l dețineam mi-a trimis în douăsprezece ore o sumă foarte mare de bani (cred că în jur de 10.000 de mărci) pentru diferite necesități.

Acum aveam bani dar se mai punea o problemă: deși se găsise valiza cu pașapoartele, pentru Germania nu aveam nici un act valabil. Vorba gazdei mele: „Ce te faci de în drum spre țară îi vine ideea unui polițist să te ia de guler că nu ai acte?“. Soluția a găsit-o tot el: „Te dăm în judecată. N-ai nici o grijă, judecătorul mi-e bun prieten, te achită și-ți eliberează un act de liberă trecere prin Germania“.

Zis și făcut. A doua zi ne-am prezentat la judecătorie unde am povestit ce am pățit, asta mai mult pentru a satisface curiozitatea judecătorului care, imediat mi-a eliberat o sentință de achitare, cu care puteam călători liniștit. După proces, cu toții am mers pentru drum unde am băut o bere pentru salvarea mea.

Totuși, după incinerare a trebuit să mai stau 3-4 zile pentru ca urna cu cenușa bietului meu prieten Vasile să fie expediată la Banca Germaniei unde trebuia pusă ștampila „Keine Devisen“ (Nu sunt devize). Apoi puteam pleca acasă. Văzându-mă trist și îngândurat, consulul nostru după incinerare m-a luat la Stuttgart la fiul său, cam de etatea mea, care m-a primit foarte bine, ca să fiu cât mai departe de locul tragediei. Degeaba. Supărarea mea nu era de natură să treacă în două zile și nici la patruzeci de kilometri de locul accidentului.

La Stuttgart, fiul consulului văzând că nu-mi trece supărarea, nemaiștiind ce să-mi facă și cum după vreo trei zile, el trebuind să plece undeva unde nu mă putea lua cu el, îmi dădu mașina și un însoțitor ca să mă duc să vizitez împrejurimile, în zona munților Pădurea Neagră, unde se mai găseau mai multe castele medievale și alte obiective turistice. Mărturisesc că a fost tare interesant și am mai uitat din necazurile mele.

În sfârșit a sosit și urna sigilată așa încât puteam pleca acasă. Am fost condus la gară de familia consulului care mi-a făcut cadou o trusă de voiaj foarte frumoasă. Drumul a fost tare trist dar nu am avut incidente.

Ajuns acasă am predat urna cu cenușa familiei lui Vasile dar necazurile au continuat multă vreme. Toți mă considerau asasinul celui mai bun prieten al meu. A fost un an greu, dureros și uneori simțeam că înnebunesc.

Dar a trecut și asta, a trecut anul și cum eram tânăr am început să mă gândesc la Olimpiada de la Garmisch-Partenkirchen din 1936. Am reușit să obțin aprobarea pentru a participa la cursele de bob, ceea ce însemna că trebuie să mă pregătesc serios, fără să mă mai gândesc la trecut. Păstrez și astăzi ca o caldă prețuire și aducere aminte pentru prietenul meu cel bun, mort în floarea tinereții, ambielajul, adică arborele motor cu cele 7 biele ale fostului nostru motor, pe care le-am cules de la locul accidentului.

ANGAJAREA LA I.A.R. TOAMNA 1936

M-am întors în țară distrus sufletește, cu urna bietului Vasile în valiză, în ianuarie 1935. Lucram deja la escadrila de experiențe a SSA (Subsecretariatul de stat al Aerului) de la Pipera.

Am fost taxat de asasin deoarece mă salvasem din accident, chiar

dacă salvarea mea s-a datorat faptului că am fost azvârlit din avionul în cădere și foarte aproape de pământ. Printre primele mele drumuri a fost unul la Româno-Americana, sucursala lui Shell unde am depus carnetul și de unde am încasat banii pe care nu-i utilizasem și cum accidentul se petrecuse curând după plecare, suma ce s-a reținut a fost foarte mică.

Deci, din 1 milion și jumătate s-au reținut circa treizeci de mii iar restul s-a restituit.

Cu acești bani mai întâi am mers la Direcția Generală IAR unde am achitat polița dată la plecare de un milion și două sute de mii de lei, reprezentând prețul avionului. Restul l-am dat sărmanei mame a lui Vasile, să îi ușureze situația măcar material.

La IAR am fost chemat de directorul general, comandorul Andrei Popovici care, când a aflat că am venit să-mi plătesc datoria a fost mișcat de grija mea. Comandorul Popovici era un om extraordinar. Era cumnatul lui Henry Coandă. Fusese aviator, pilot în primul război mondial, în care calitate făcuse misiuni la Mărășești și Oituz, zboruri de recunoaștere, mici bombardamente în care se aruncau de către observator peste bord aproape la nimereală mici bombe sau grenade precum și reglaje de artilerie. Prin toate acestea, a contribuit și el la marea noastră victorie rămasă în istorie. Acest om avea un suflet de mare zburător, iar eu l-am îndrăgit, stimat și admirat cât a existat, păstrându-i după moarte o pioasă amintire ce mă va întovărăși toată viața.

Am discutat mult cu el despre cum s-a produs accidentul, și cum am revenit acasă. M-a întrebat apoi unde lucrez și mi-a spus că locul meu ar fi la uzina I.A.R. I-am răspuns sincer că nici nu îndrăznesc a gândi la o astfel de posibilitate. M-a întrebat apoi dacă aș dori să lucrez la uzină și la răspunsul meu afirmativ mi-a spus să fac o cerere de angajare pe care am și scris-o imediat.

L-a chemat pe directorul fabricii de celule, inginerul Grosu Viziru și i-a spus să ia cererea mea la Brașov și săptămâna următoare să vină cu ea aprobată și de inginerul Petre Carp, care era directorul fabricii de motoare și al întregii uzine. Am mulțumit și am plecat, urmând a reveni după răspuns joia următoare, când se întorcea inginerul Grosu.

Am stat pe ghimpi o săptămână iar joi, cum a fost vorba, am venit la direcția generală I.A.R. după răspuns. Direcția se afla în blocul care a suferit mult la cutremur, plasat în spatele fostei benzinării Lido, deasupra magazinului Vânătorul, la etajul V. La intrare m-am întâlnit cu inginerul Grosu care cu regret mi-a comunicat că directorul Carp nu semnează decât dacă doresc să lucrez la fabrica de motoare.

Când i-am spus că aceasta era și dorința mea, m-a sfătuit să mă duc la Hotel Athénée Palace la camera 20 unde era atunci inginerul Carp în tre-

cere prin București și unde îmi semna cererea de angajare. Am alergat într-un suflet, l-am găsit pe Carp și i-am spus că doream mai ales să lucrez la motoare. După ce mi-a spus că dacă voi lucra cu pasiune, sigur că ne vom înțelege, mi-a semnat cererea pe care apoi am dus-o la domnul comandor Popovici. Acesta a considerat că lucrurile sunt în regulă și că peste 3-4 zile pot să mă prezint la Carp, la Uzină.

Pe atunci, în 1936, locuiam într-o garsonieră din blocul prietenului meu Enzzo Canella, pe strada Nicolae Iorga, și aveam o teribilă motocicletă Matchless. Peste trei zile, pe o frumoasă zi de toamnă am încălecat pe dihanie și în mai puțin de trei ore eram la Uzină, față-n față cu Carp, despre care mergea vorba că în afară de un foarte bun inginer și organizator, este teribil de exigent cu colaboratorii.

Am discutat despre motoare, despre avioane, mi-a spus că voi fi ajutorul inginerului Cionca, la atelierul de montaj motoare. Despre salariu mi-a spus doar că voi fi mulțumit (și am și fost). Apoi a spus să-mi iau combinezonul (salopeta) de lucru și să trec în atelier. Am explicat că venisem doar pentru a discuta și că nu am nici un lucru cu mine. A rămas ca totuși să revin cât mai repede.

Am încălecat pe Bucefal și iar, în mai puțin de trei ore, am fost din nou la București. Ajuns acasă am spus soției că ne vom muta urgent la Brașov unde ne va fi mai bine. Acolo voi mai avea încă un salariu de 2800 de lei pe lună. Am făcut rost de un camion de la prietenul meu Renatto Ferero spre a duce mobila și peste două zile plecam la Brașov unde am făcut cunoștință cu locul de muncă. Am găsit o locuință minunată, într-o casă nouă, pe strada G. Lazăr 3, în spatele fabricii Nivea, la intersecția străzii Sf. Petru cu Karl Marx. În colț era și o cârciumă, numită de unii mai șăgalnici „La Ceasul Rău“, atât pentru că acolo te puteai îmbăta rău de tot, cât și pentru că deasupra ușii de la intrare era un ceas electric ce nu prea mergea bine și în fine, pentru că tot acolo se întâlnea Sfântul Petru cu Karl Marx.

Curând a sosit camionul cu mobilă și cu soția mea care a reușit să aranjeze un interior agreabil în cele trei camere ce le aveam.

Am început lucru cu toată pasiunea și curând am devenit foarte apreciat de Carp. Estre drept că eram tânăr, cu forțe mari și cu elan, nu precupețeam timpul. După ce terminam lucrul în atelier după program, stăteam seara la bancul de probă sau la pista unde se încercau avioanele în zbor. După ce m-am aranjat la uiznă și în casă, comandorul Popovici m-a rugat să lucrez și ca instructor de zbor la aeroclubul uzinei, condus de inginerul Timoșenco.

Ca instructor de zbor am avut mari satisfacții lucrând pe avioane Caudron, Morane-Saulnier 35, apoi Fleet, brevetând numeroși elevi care mai târziu au devenit militari sau la liniile aeriene. Tot în timpul liber, câteodată

zburam cu inginerul Carp spre a-l învăța să facă acrobații aeriene.

Am lucrat câteva luni la acest atelier, cel de la montaj motoare până am cunoscut bine de tot materialul I.A.R., atât motoarele cât și avioanel, iar când avioanele noastre s-au răspândit prin toată țara, s-a înființat serviciul extern, iar eu am fost numit șeful acestui serviciu.

Aveam câte un maestru bun la fiecare unitate de aviație, om care îndruma exploatarea și întreținerea avioanelor. Când se întâmpla o defecțiune mai gravă, în baza înștiințării, luam de la magazie piesele defecte, luam de la atelierul de montaj un lucrător specialist în acel sector, apoi cu unul din cele două Fleet-uri plecam împreună la aerodromul care ne solicita. Am uitat să spun că serviciul exterior dispunea de două avioane Fleet, care erau cu totul la dispoziția mea și cu care făcea deplasările urgente.

Așadar, literalmente zburam la locul cu defecțiunea și după ce rezolvam urgent incidentul, seara invitam băieții la o masă în orașul respectiv iar a doua zi dimineața ne întorceam victorioși acasă și totul mergea de minune.

Totul a mers bine și frumos până spre sfârșitul anului 1937 când a izbucnit scandalul Carp. Atunci, generalul Carp, directorul tehnic al uzinei care era foarte tare în meserie dar și arțăgos cu cei mai mari, mai ales era contra cadourilor ce se obișnuiau în vremea aceea. Din cauza corectitudinii și intoleranței sale, mulți mari și mici nu s-au putut înfrupta de pe urma licenței Gnome-Rhone. Trebuie să precizez că uzina I.A.R. luase din Franța licența de fabricație a motoarelor Gnome-Rhone, tipurile K-7, K-9 și K-14. Din ultimul tip, serviciul de studii motoare a modificat și dezvoltat motorul I.A.R. 1000 A, care, în timpul celui de al doilea război mondial, a echipat avioanele I.A.R.-80 și I.A.R.-39 și PZL P 24.

Era anul când Eden și Chamberlain se plimbau cu servieta și umbrela spre a se înțelege cu Hitler în legătură cu o așa-zisă pace. Motoarele construite în licență consumau ulei mai mult decât normal și trebuiau modificate, sau aruncate și luate altele din Franța. În toamnă avioanele terminat plecau la unități fără armament pentru ca piloții să se antreneze pe ele iar în primăvara următoare când era gata armamentul, ele veneau înapoi la uzină spre a fi armate și tot atunci se schimba și piesa care producea consumul de ulei cu una nouă făcută la uzină și care remedia defecțiunea. Pentru a fi primite de comisia militară, era necesar să nu se observe acel consum excesiv de ulei. Pentru aceasta, cu un sistem oarecare, la bancurile de probă se completa uleiul la motoarele ce se probau fără a ști că această operație să fie cunoscută de alții decât cei de la uzină. Au trecut așa multe motoare, au plecat pentru școlarizare multe avioane la unități până când în urma unei discuții mai violente între inginerul Carp și inginerul de la banc, l-a făcut pe acesta „să toarne“ totul comisiei militare care habar nu avea de această operație de remediere a consumului de ulei. Comisia a anunțat ministerul iar

ministrul R. Irimescu a ordonat arestarea lui Carp și o mare anchetă.

S-au oprit lucrările, s-au oprit zborurile, avioanele au venit la uzină, în primăvară s-a pus noua piesă care era gata. S-au armat și au fost bune de luptă. A urmat un mare proces în care inginerul Carp a fost apărat de tov. Ion Maurer. Procesul a fost lung. Mai întâi învinuit de trădare, pactare cu inamicul (un inamic prezumtiv), apoi de spionaj, Carp ar fi trebuit împușcat de câteva ori, dar toate faptele arătau clar motivul înșelătoriei, așa încât însuși procurorul a cerut achitarea. La sfârșitul procesului au intervenit însă influențe din străinătate și la urmă Carp a fost condamnat la doi ani și jumătate pentru escrocherie tehnică. Ultimul sfert al detenției l-a făcut în libertate condiționată. Apoi a fost numit director la Uzina Malaxa. În fine a plecat în străinătate unde a fost director în Anglia, Canada, India și Austria la Institutul de la Graz al profesorului List, cu care a lucrat până la 72 de ani când a murit la Paris de leucemie.

Noul director, inginerul Papp, socotindu-mă omul lui Carp, pe care nu-l putea suferi, a dat cu mine de pământ, trecându-mă din șef de serviciu cum eram, ca desenator la ing. Ciobanu. Mi-am dat de două ori demisia, ostentativ nu lucram nimic până când noul ministru al aerului, generalul Paul Teodorescu, cu ocazia unei vizite în uzină m-a întâlnit și vorbind cu mine l-a întrebat pe director cum mă comport, căci și el mă știa de element bun. A doua zi am fost chemat la director care m-a întrebat unde aș dori să mă numească. I-am răspuns că nici când m-a numit desenator nu m-a întrebat și nu are rost nici acum. M-a numit adjunct al atelierului de montaj general. În primăvara 1938, directorul Papp a fost înlocuit cu inginerul Persu, un om de mare valoare.

Am luat o audiență la inginerul Persu și i-am explicat marea mea pasiune să devin pilot de încercări și având în vedere situația ce s-ar crea când uzina ar avea pilotul ei organic, nu împrumutat de SSA pe timp redus. Am avut piloți excepționali dintre cei militari, astfel pe Nae Opriș, Oprișan, Papană, Pufi Popescu, Nae Iliescu și alții. Foarte buni piloți de vânătoare, însă ei aveau nevoie de câtva timp spre a învăța să facă probe de zbor critice și eficiente.

Mai era un fapt complicat: piloții militari detașați la I.A.R. primeau 150.000 lei pe lună, avându-se în vedere riscul; pentru asta, imediat ce se numea unul nou, alții căutau motive spre a-l înlocui și după câteva luni el era chemat la o unitate în vederea avansării și altul îi lua locul, altul care trebuia și el să învețe această dificilă meserie.

Doream să devin pilot de încercări, zburam foarte bine și mai ales în calitate de instructor de zbor la Aeroclub unde lucram la recomandarea comandorului Popovici, dădusem dovadă de pilot bun și serios. Directorul Persu a văzut că aveam dreptate și mi-a aprobat un concediu de studii, spre

a face la Buzău școala de perfecționare. Apoi trebuia să obțin toate brevetele militare, adică: vânătoare, bombardament, zbor fără vizibilitate și de noapte și instructor de zbor ca să fiu pilot pe avioanele de război. Cât am lucrat la I.A.R. în primii ani, când aeroclubul „Mircea Zorileanu“ era chiar la fabrică, adică înainte de a se muta la Ghimbav, uzina avea o mare comandă de avioane de școală Fleet cu motor Gipsy. Din acestea s-au făcut câteva din economii care au dotat cu material mai modern Aeroclubul. În acele timpuri se făceau două-trei raliuri aviatice cu piloții civili și avioane particulare sau de la școli. Aeroclubul avea o echipă formată din inginerul Lascu, inginer Florescu Marulis și cu mine, care concuram la aceste raliuri, reușind să ne clasăm pe primele locuri.

În timpul când făceam confirmarea de pilot de război la Buzău, adică în toamna 1938, s-a ținut un mare concurs aviatic internațional pentru avioane civile. Concursul consta dintr-un circuit de regularitate cu o viteză declarată care avea un coeficient cu atât mai mare cu cât se apropia mai mult de viteza maximă dată în cartea avionului.

V declarată a fi executată pe traseul întregii curse/V maximă a avionului = <1

De exemplu pentru un avion Klemm: V declarată pentru cursă = 115; V maximă din carte = 130 sau 115/130=8,85.

Cu acest coeficient se pleca și orice diferențe se scădeau din acesta. Cu cât coeficientul era mai aproape de 1, deci mai mare, cu atât era mai greu de obținut fără penalizări. Sosirea le etape se cronometra când executai o trecere foarte jos peste un panou lângă care se aflau cronometrorii. Traseul pe care se alerga: Praga-Zlin-Kosice-Cluj-București-Belgrad-Zagreb-Belgrad-Arad-Bratislava-Praga, cu opriri peste noapte la Zlin, București, Belgrad, Arad, Bratislava și Praga. În afară de cursa de regularitate la Praga se mai făcea o cursă de viteză pură pe un triunghi cu laturile de circa 30 km, ocolindu-se o baliză și un castel. Apoi sosirea pe aerodromul din Praga. La această cursă trebuia să te apropii cât mai mult de viteza maximă a avionului. A treia probă consta în a se arunca mesaje lestate în două puncte care se anunțau la decolarea din etapa unde se afla acel punct (oarecum secret). La plecare se înmâna pilotului o bucată de hartă unde era marcat punctul. Primul punct a fost dat la plecarea din Zlin și se găsea în localitatea Nitra unde era un mic aerodrom fără infrastructură. Al doilea era la Șura Mică între Cluj și București, pe lângă Sibiu. În aceste locuri se arunca un mesaj lestat compus dintr-o panglică cu matricolul avionului și o greutate. Am fost printre puținii care au aruncat bine ambele mesaje.

Aveam avionul cel mai rapid din cursă, era un Nardi cu motor Alfa Romeo, o mașină bună dar cam pretențioasă la pilotaj. Cu acest avion s-a întâmplat câteva accidente mortale.

Când am plecat de la Buzău, colegii mei de zbor mi-au dorit numai bine și succes, totuși m-au rugat să nu fac pe nebunul și să nu vin la spiritism dacă mă vor chema. Le-am făcut figura și am revenit în carne și oase.

Cu toate acestea, am avut situații oarecum grele, mai întâi în drumul spre Praga când pentru alimentare am aterizat pe un aerodrom tare mic, undeva unde abia am încăput. Avionul mai avea și răul obicei că nu consuma benzină decât din rezervorul din planul drept, după care, în loc să o consume și pe cea din planul stâng, trăgea aer și motorul se oprea. Singura soluție care am reușit să îi aplic a fost instalarea unui robinet pe conductă, care leagă rezervorul din dreapta de colectorul de unde sugea pompa de benzină. Totul a mers bine. În zbor, când știam că aproape se termină benzina din rezervorul buclucaș, trăgeam de un cablu cu care închideam robinetul și nu mai venea aer din rezervorul gol iar pompa era obligată să tragă benzină din rezervorul din stânga. Al doilea necaz l-am avut la București când, nefiind învățat cu avioane cu tren escamotabil, și cum nici avionul nu era prevăzut cu un sistem de alarmă care să intre în acțiune când reduci gazele, la Băneasa, unde am ajuns perfect în timp și am văzut lumea foarte multă venită în întâmpinarea noastră, ei bine, de emoție am uitat să scot trenul și am făcut exact în fața tribunei un perfect aterizaj, însă pe burtă. Spaimă și discuții, însă mecanicii mei dragi au tăbărât imediat și în câteva ore avionul era gata de zbor.

Dimineața am plecat la Belgrad. Aceasta a fost cea mai lungă etapă fără alimentare și nu mică mi-a fost mirarea când după aterizare, rulând spre aerogara de care mă îndepărtasem, la jumătatea drumului, să rămân în pană seacă de benzină.

Am fost mai multe echipaje românești. Dintre ele, de la Școala Mircea Cantacuzino, inginerul Lindner a ieșit primul la toate categoriile de avioane iar eu am ieșit primul la categoria avioanelor mari, Nardiul meu având un motor de 220 CP.

Am rămas la Praga două zile până s-au efectuat calculele, s-au împărțit premiile, eu căpătând o mare și frumoasă cupă. După festivități a urmat plecarea în țară, unde mai întâi la București, apoi la Buzău am fost sărbătoriți cu mult drag atât pentru premiile luate cât și pentru faptul că toți ne comportasem foarte bine. Între noi a mai fost și mult iubita noastră colegă Nadia Russo cu Bucker-ul ei care a făcut minuni, clasându-se foarte bine. În drum s-a organizat ca la Zlin, orașul fabricilor Rata, să stăm două zile. Aici se afla și fabrica Zlin care executa diverse avioane de turism foarte reușite. Acolo am văzut organizat un oraș socialist, al fabricii. Toată lumea, într-un fel sau altul, lucrează în marile uzine ale orașului. Curând după întoarcere am terminat școala de la Buzău, am luat toate brevetele dorite, și m-am întors la uzină ca pilot de încercări.

PILOT LA I.A.R. CU PZL 24

Când am devenit pilot de încercare la IAR, avionul care se executa în serie la noi era avionul de vânătoare PZL 11 F, un avion polonez în licență, echipat cu motorul Gnome-Rhone K9. Era un avion de modă veche cu tren de aterizare fix și fără elemente de hipersustentație. Era complet metalic, cu fuselaj cocă, monoplan cu aripă superioară întreruptă de fuselaj, constituind un „V“. Cabina era deschisă dar cu parbriz.

Îmi amintesc că atunci când am încercat pentru prima oară acest avion am fost emoționat și cu toată atenția încordată la maximum pentru a nu-mi scăpa vreo observație ce trebuiau făcute asupra comportării lui.

La școala de perfecționare de la Buzău zburasem pe avionul de vânătoare PZL 11 B, mai mic, mai ușor și cu motor având mai puțin cai putere. La probe făceam o urcare la 6000 m care trebuia efectuată în 13 minute. Apoi proba de pantă, resurse, viraje, observând dacă nu înclină sau trage într-o parte, în fine câteva acrobații spre a verifica comportarea lui în aceste situații. Pilot contrarecepționer din partea ministerului era locotenentul Tr. Moțoi, un băiat excepțional atât ca om cât și ca pilot sau prieten.

Îmi amintesc un fapt ce i s-a întâmplat lui cu ocazia unor probe. La Uzina I.A.R. din Brașov nu aveam pistă de beton pe aerodrom. Decolarea și aterizarea se făceau pe iarbă foarte bine îngrijită. În această iarbă, ce creștea destul de mare și mai ales acum spre iarnă, erau foarte mulți iepuri, care de regulă fugeau la apropierea avionului. La unul din zborurile executate de locutenentul Moțoi, după ce avionul își luase viteză, ridicase coada iar elicea se învârtea la turație nominală, deci în elice se dezvoltau enorme forțe centrifuge, un nenorocit de iepure s-a speriat vâzând avionul și s-a pitulat în iarbă. Din întâmplare, avionul în plină viteză a trecut exact peste el iar animalul speriat a sărit și a fost prins de elice, care s-a rupt. Iepurele a fost pulverizat iar elicea ruptă a produs așa vibrații încât la câteva sute din niturile care încheiau avionul le-a sărit capul iar celula literalmente s-a dezghiocat așezându-se pe burtă cu arilile pleoştite. Pielea iepurelui a intrat în manșa de aer a motorului iar restul a fost împrăștiat pe tot fuzelajul. Moțoi nu a pățit nimic.

Către sfârșitul seriei de PZL 22 F am pornit să facem un avion mai mare, tot PZL, de data aceasta P24. Acesta lua două tunuri, avea viteză mai mare, urcarea la 6000 metri în timp mai scurt și era echipat cu motor românesc așa-zis IAR 1000 A, având 1000 CP, două stele a câte 7 cilindri, motor proiectat și realizat la IAR, care în timpul războiului s-a comportat foarte bine.

Se executase prototipul acestui avion și era în situația de a face veri-

ficarea de zbor. Așadar am început probele cu el. De la primele decolări s-a remarcat o rulare prea lungă, el fiind echipat cu un motor fără recuctor, deci a cărui elice tura în pline gaze cu cca 2800 rot/min, ceea ce făcea ca elicea calculată pentru această turație să nu poată realiza performanțele. Trebuie precizat că cea mai bună turație pentru randamentul acestei elici este de cca 2000 rot/min.

Cum am mai spus, avionul decola greu și s-a hotărât să se monteze același motor, dar cu reductor, având o elice mult mai mare care tura cu un bun randament la cca 1800 rot/min, în pline gaze. Însă prin echiparea motorului cu reductor care era pe dinafară ca un trunchi de con de cca 600 mm, s-a depărtat planul elicei de gura de prindere a aerului din inelul NACA, adică inelul ce transforma viteza aerului în presiune și ghida aerul pentru răcirea cilindrilor. Prin această depărtare a elicei de gura inelului, curentul de aer produs de elice în loc să intre în inel o lua pe alături și nu îmi răcea motorul, respectiv nemaiavând nici presiune, nici debit, nu mai intra între aripioarele de răcire de pe cilindri. Din această cauză, la un simplu tur de pistă de cca 10 minute, temperatura uleiului se urca la peste 120°, un fapt foarte periculos pentru viața motorului. Am avut mai multe discuții cu inginerul Müler von Wandau, constructorul șef al fabricii de motoare, spre a-l convinge că trebuie executat un nou inel NACA care să fie mai lung și deci cu bordul de atac mai aproape de planul elicei, rezolvându-se astfel problema încălzirii motorului.

Am fost rugat să mai repet probele însă din nenorocire cu aceleași rezultate, temperatura uleiului urcând până la 120°.

Pentru a ne asigura de urmările supra-încălzirii am hotărât de comun acord să fac o urcare conform caietului de sarcini până la 6000 metri în mai puțin de șase minute. Am fost sigur că motorul nu va suporta această supra-încălzire dar trebuia să execut cele cerute de constructorul șef al uzinei și iată-mă într-o bună dimineață pornind cu avionul la această probă, după părerea mea cu foarte mari riscuri.

Am decolat în bune condiții, cu noua elice mare, după o foarte scurtă rulare. Urcarea se executa cu gazele în plin și cu avionul la unghiul maxim de urcare, ceea ce făcea să zbor cu o viteză de circa 160 km/oră, deci foarte mică și cu suflu de aer redus. Curând după ce am început urcarea, temperatura uleiului a trecut de 120°. Am continuat totuși urcarea ajungând la înălțimea de puțin peste 5000 metri.

În această situație, la un moment dat, am simțit o scuturătură puternică, dim motor a ieșit un nor de fum alb iar elicea s-a pus băț, cum se zice în aviație când ea nu se mai învârtește. Deci se gripase motorul.

Am împins manșa spre a-i da panta de coborâre și am căutat aerodromul care nu era departe. Când am plecat deasupra aerodromului, la

înălțimea de cca 300 metri erau niște berbeci de nori subțiri dar care m-au impiedicat să văd aerodromul acum la întoarcere, fiind și fără motor. M-am ghidat după munții din jur și am intrat în nor în direcția fabricii. Traversarea norilor a durat câteva clipe dar cînd am ieșit sub ei la lumină am constatat că în zbor planat cum eram nu mai puteam prinde aerodromul. Am căutat în limita posibilităților un loc cât mai bun la limita aerodromului și am aterizat în limită de viteză. După câțiva metrii de rulaj, roțile au intrat în niște gropi nu prea mari dar destul ca trenul avionului care era destul de slab să cedeze și avionul să se așeze pe burtă oprindu-se brusc. Am fost aruncat cu putere în față în tabloul de bord, deoarece centurile de fixare pe avion nu erau prinse în spatele meu ci mai jos pe scaun, astfel încât nu puteai zvârlit afară din avion dar puteai fi proiectat mult în față, așa cum s-a și întâmplat. În lovitură, cheia de contact mi-a intrat pe sub buza de jos fără însă să-mi rupă vreun dinte. M-am degajat din centură și din cheia de contact, cu am căutat să opresc sângele care țâșnea din rană și am traversat aerodromul spre hangar unde la aceea oră din întâmplare nu era nici o mașină care să vină, în înmâmpinarea mea.

Am ajuns la hangar unde curând a sosit o mașină care m-a dus urgent la spitalul Mârzescu, unde marele chirurg doctorul Câmpeanu m-a aranjat foarte bine în câteva minute. Când am ajuns la spital, doctorul Câmpeanu și-a arătat bucuria să mă cunoască (pe atunci eram mare vedetă). I-am răspuns că era mai bine dacă ne cunoșteam la Aro sau în altă parte la o petrecere.

După această întâmplare, mult timp doctorul Câmpeanu, deoarece uneori credeam că am crize de apendicită, a stăruit ca să facem ceva nemaipomenit: să mergem noi doi, el și eu, cu un avion pilotat de mine, la București și acolo la spitalul Elias să-mi facă apendicectomie după care imediat să plecăm cu avionul pilotat tot de mine înapoi la Brașov.

Nu am cedat insistențelor lui, mai ales că nici nu m-a mai supărat apendicele.

Am stat cu gura tare umflată și am mâncat tare greu câteva zile care însă au trecut repede. Avionul s-a reparat urgent însă motorul a trebuit demontat cu aparatul de sudură, atât de tare se gripase, iar la gura mea a rămas după câtva timp o dungă albă sub buza de jos, care o mai am ca amintire și acum.

Directorul uzinei, inginerul Popescu Botoșani a făcut observații constructorului șef și toate au intrat în normal.

Așa este meseria de pilot de încercări, se mai întâmplă și lucruri neplăcute, dar toate trec și când vorba neamțului „Endegur, alles gut“, atunci este bine cum a fost și cazul meu, cei unsprezece ani de pilot de încercare fără alt incident.

PILOT DE INCERCĂRI

În lunile iunie și iulie 1938 terminasem la școala de perfecționare de la Buzău confirmarea ca pilot de război, calificându-mă ca pilot de vânătoare, de bombardament, de zbor de noapte și instrumental. La sfârșitul școlii am obținut o aprobare specială. Cu un avion Nardi de la această școală luam parte la cupa Micii Antante, cum am mai arătat, clasându-mă primul în categorie și căpătând o mare și frumoasă cupă.

În aceste condiții, în cursul lunii august am revenit în Brașov unde m-am prezentat inginerul Grosu Viziru cu care eram în relații amicale și care devenise acum directorul general al uzinelor.

Ne-am bucurat amândoi de colaborare ce urma să înceapă și să fie fructuoasă. Am discutat mai multe probleme ce urmau să fie rezolvate de uzină, apoi directorul a trecut la problema delicată a salarizării mele în noua situație în care mă aflam din acea clipă.

Precizez că piloții militari ce erau detașați ca încercători primeau și de uzină o primă de zbor fixă de 150.000 lei lunar, avându-se în vedere marele risc de a executa primul zbor pe avioane prototip și chiar de serie. Directorul uzinei pe aceea vreme avea un salariu de 60.000 lei lunar. Cum am arătat, după ce ne-am bucurat amândoi, directorul, care era, în afară de prietenul meu, și un mare om de afaceri, a văzut în marea mea pasiune de zbor și un oarecare câștig pentru uzină. În consecință s-a plâns că treburile la uzină merg anevoie, uitând de comanda de cinci sute de avioane de vânătoare IAR 80, și în consecință m-a rugat să fiu de acord cu o retribuire fixă de 100.000 lei lunar și nu 150.000 lei, așa cum primeau piloții militari detașați la uzină. În nemăsurata mea bucurie că în fine, deveneam pilot de încercare la uzină i-am spus: „Dacă aș avea bani mulți, eu aș plăti ca să execut această muncă pe care o visam și doream nespus din adolescență“.

Am devenit așadar pilot de încercări la minunata noastră uzină de avioane ce se numea Industria Aeronautică Română Brașov. Aveam biroul într-o anexă a hangarului din stânga de la pistă, Hangarul 5. Această anexă avea acoperișul ca o calotă sferică din geamuri spre a se putea supraveghea activitatea de zbor cât mai bine. Lucram împreună cu inginerul N. Florescu, șeful sectorului de probe și livrări. Tot aici aveau biroul și ceilalți piloți de încercări Pufi Popescu, Nae Opriș, amândoi militari și care urmau să se retragă la unitățile de origină. Curând ei au fost înlocuiți cu lt. Culuri și Costică Ionescu. Tot acolo se adăposteau și piloții SSA contra-recepționeri, căpitan aviator Droc, lt. Trandafirescu, adj. Chifulescu, cpt. Patraulea, adj. Pucaș, inginer pilot Sorin Tulea și Mihai Iliescu.

Am început activitatea de zbor imediat având foarte mult de lucru atât

cu avioanele de tip PZL de vânătoare precum și cu cele de recunoaștere IAR 37-38 și 39. Aceasta, în afara avioanelor reparate și mai ales în afara zborurilor de probă care se făceau cu avionul IAR 80, care încă nu era în forma lui definitivă.

Avionul IAR 80 era un avion de vânătoare cu aripă jos, construcție bilonjeron dintr-o bucată pe toată anvergura, pe care la mijloc se așeza prinsă bine în feruri partea centrală tip grindă în zăbrele din tuburi de oțel crom-molibden sudate. În această parte centrală era organizată cabina pilotului și lăcașul rezervorului de benzină de circa 500 litri. În fața acestui compartiment central se prindea în patru bolțuri suportul motor, iar în spate coada avionului realizată de tip cocă. Cabina avea capac culisant către spate, în față parbriz foarte gros din foi suprapuse ce nu putea fi străpuns de gloanțele de mitralieră. Avionul avea tren escamotabil foarte larg care se închidea spre interior. Motorul era răcit cu aer, avea 14 cilindri în dublă stea de 1000 CP și înălțimea de restabilire de 4000 metri. Motorul era proiectat și executat la IAR. Avea instalație de radio la bord precum și instalație de zbor instrumental PSV.

Când am devenit pilot de încercări, avionul IAR 80 era în stare de prototip în curs de încercare. La început cabina pilotului era deschisă ca la avionul PZL, iar mai târziu s-a făcut un acoperiș culisant. Eram teribil de amator de zbor și căutam toate ocaziile să zbor cât mai mult. La început am căutat prin discuții cu colegii din biroul de studii să pătrund cât mai bine meseria de pilot de încercare. Căutam să mă lămuresc ce să cer de la avion și mai ales cum trebuia făcute probele. Toate aceste discuții și studii teoretice purtate cu directorul, inginerul Grosu, cu inginerul Zotta, Manicatide, Coșereanu, Walner, Timoșenco și alții, căutam să le transpun în viață de zbor. Astfel, făceam zboruri prelungite la orizontală, viraje perfect corecte, reglarea turației și respectiv a puterii prin gaze, boost și pasul elicei, urcând cu rampă constantă precum și coborâri cu viteză și pantă precisă, cât era necesar.

Când prototipul IAR 80 a fost oarecum gata, ministerul a cerut ca să aducem un pilot cu renume internațional să zboare pe avion și să-și dea avizul. A fost chemat de la Paris pilotul francez Michel Detroyat, iar avionul a fost dus de Pufi Popescu la București, unde urma să fie încercat. A venit pilotul, a sosit și ziua probei. S-a pornit motorul, pilotul s-a suit în carlingă, s-a legat și a plecat în rulaj spre punctul de decolare. Aerodromul militar al Bucureștiului, aerodromul Pipera, nu avea pistă de decolare din beton și atât decolarea cât și aterizarea se făceau pe pistă de iarbă. În drumul spre punctul de decolare, roțile avionului au intrat într-un mic șanț de pe teren, ceva cu totul neobișnuit pentru un așa de mare pilot de încercare care care lucra numai pe piste betonate.

Avionul s-a oprit, pilotul s-a enervat și în loc să aștepte să vină servanții

care să-l ajute să iasă din șanț, a pus motorul în plin și în clipa următoare avionul s-a pus pilon, îndoind și elicea. Avionul era echipat cu elice metalică tripală cu pas reglabil, adusă din Elveția de la casa Escherwis din Zurich. Totul s-a oprit și celebrul Dom Traian, așa cum îi spunea un lucrător al meu care făcea alimentarea avioanelor pe teren, s-a întors la Paris fără a fi zburat avionul. Acesta, și fără testarea unui pilot celebru, a fost unul din cele mai bune avioane de vânătoare din acea epocă; nefiind cu nimic inferior avionului Messerschmitt 19E și nici avionului Hawker Hurricane sau Spitfire Mark IV. Am așteptat o bună bucată de vreme până a sosit din Elveția o nouă elice și s-au continuat probele.

Am făcut multe probe și am remarcat că la viteze de peste 500 km/oră, ampenajul avea trepidații. S-a studiat mult această problemă, făcând mici modificări succesive ampenajului ca formă, amplasare și raport între suprafețele fixe și cele mobile.

La sfârșitul unei munci asidue și a multe, foarte multe zboruri, s-a ajuns ca acele trepidații să dispară, avionul dând perfectă satisfacție chiar și în picajele făcute cu motorul în plin, în care am depășit viteza de 800 km/oră. A fost un mare succes al nostru ca IAR și al meu ca încercător. Avionul era și bine armat. Dispunea de două mitraliere grele și două tunuri. Toate erau montate în aripi în afara câmpului elicei. Focul lor se întâlnea la 50 de metri în fața avionului. Avionul nostru era mai bine armat decât Messerschmitt-ul sau cele englezești care aveau două mitraliere și un singur tun care trăgeau prin axul elicei. Ambele avioane pomenite mai sus aveau motoare în „V“ cu reductor, care ridica axul elicei din prelungirea arborelui motor și făcea posibilă așezarea unui tun în „V“-ul dintre cilindri, cu țeava în dreptul tubului ce constituia arborele port-elice.

Avionul având un tren foarte larg și nici un viciu din construcție, comenzi eficiente și la viteze mai mici, nu avea tendința să fure la decolare sau aterizare, era ușor de pilotat și cum se zice în aviație, a scos mulți piloți de prin birouri.

Totuși, la probe am mai avut câteva necazuri. Nu pot uita când la efectuarea unui tonou rapid am văzut în partea stângă o pătrundere de lumină în carlingă. Când m-am uitat mai atent am văzut că o ferură de prindere a cocăi de grinda cu zăbrele ce constituia mijlocul avionului cedase și partea din spate se depărtase cu câțiva zeci de milimetri de la locul ei.

Mi-am dat seama că nu este ceva care să mă oblige să mă salvez cu parașuta și, reducând la minimum viteza avionului, am venit cu el la aterizare în bune condiții. S-a constatat o mică defecțiune de material și totuși, s-a mai și întărit piesa cu pricina, totul intrând în normal.

O altă întâmplare hazlie mi s-a întâmplat într-o toamnă. Ministerul trimisese pentru o revizie generală la uzină zece avioane Avia biplane de înaltă școală de acrobație. Erau echipate cu un motor ce mergea perfect și

în zbor pe spate, alimentarea făcându-se cu o pompă de injecție în loc de carburator. Rezervoarele de combustibil, de ulei precum și ungerea erau asigurate în orice poziția a avionului.

Trebuie să mărturisesc că în acea vremea aceea eram cam superstițios și doream nespus să lichidez această tară. Așadar în ziua de marți 13 noiembrie, la ora 13, l-am rugat pe Victor Oprea, mecanicul de pistă, să scoată un avion Avia căci am poftă de joacă și bineînțeles să și fac probe la un avion revizuit. L-a scos din hangar, l-a încălzit și am decolat. Imediat după decolare când nu aveam nici 20 de metri, l-am întors pe spate, executând apoi un looping invers. După acesta, timp de 40 de minute am făcut o serie întreagă din cele mai îndrăznețe acrobații de concurs și toare execuțiile foarte apropiate de pământ. Zgomotul avionului care zbura tare jos a făcut ca foarte mulți muncitori să întrerupă lucrul spre a mă privi. Am aterizat cu bine însă îmi tremurau mâinile din cauza efortului. Asta din cauză că avioanele de înaltă școală de acrobație au suprafețe de comandă mai mari decât obișnuit ca să fie eficace și la viteze mai reduse. De aceea, la viteze mai mari este necesar un efort foarte mare spre a mișca manșa și palonierul. Am coborât și am intrat în birou un om nou, acum lipsit de orice superstiție. Totuși, peste câteva clipe sună telefonul, era directorul general Grosu care îmi spune: „Ce, ai înebunit? Vino imediat la mine!“. Am alergat sus la el, care foarte calm mi-a spus: „Pentru circul care l-ai făcut și ai scos oamenii de la lucru îți voi imputa plata tuturor celor care te-au urmărit în zbor pe timpul celor patruzeci de minute cât a durat comedia!“.

Bineînțeles că până la urmă am râs amândoi și ne-am despărțit mai apropiați unul de altul. Și gata.

Altădată, cu ocazia unui zbor de probă, s-a produs un mic incendiu. Manșa de aer a carburatorului avea pereți dubli printre care circulau gaze calde de la eșapament pentru a înlătura posibilitatea jivrării carburatorului la înălțime. Dintr-o întâmplare nefericită, pontoul carburatorului s-a înțepenit, inundând carburatorul. Culmea a fost că tot atunci peretele dublu al manșei de aer s-a crăpat și flăcările de la eșapament au intrat în carburator, dând foc benzinei ce inunda manșa. Am văzut flăcări și fum sub motor. Eram la circa 2000 de metri și aproape normal era să părăsesc avionul și să sar cu parașuta. Pericolul era mare căci flăcările destul de întinse se prelingeau pe fuselaj acolo unde, sub capotă, era rezervorul de benzină și pe unde treceau conductele de alimentare a motorului. Totuși, am gândit: „Dacă sar, avionul se va sfărâma de pământ, se va produce un mare incendiu și nu se va mai ști ce s-a întâmplat.“ Am hotărât să mă salvez atât pe mine cât și avionul, și să vin cu el cu bine la sol. Pentru asta am executat o glisadă foarte pronunțată încât curentul care acum venea lateral dirija flăcările perpendicular pe fuselaj și nu mai atingeau lăcașul rezervorului. Cei de jos au văzut cele

întâmplate, au adus extinctoarele cu spumă și imediat ce am aterizat au tăbărât și în câteva secunde focul a fost stins. Totul s-a rezumat la arderea vopselii de pe inelul MAKA și a fost tare bine.

O altă întâmplare care m-a cam speriat a fost când s-a experimentat avionul IAR 80 echipat cu un motor Daimler-Benz din cele de pe Messerschmitt BF 109 E. Pe acest avion s-a montat o elice de la un avion Me 109 în reparație. A sosit și ziua probei. Îmi amintesc, erau pe aerodrom directorul general Grosu Viziru, directorul tehnic Grosu Ion și încă mulți ingineri din biroul de studii, din alte secții precum și numeroși aviatori militari. M-am urcat în avion, m-am legat cu centurile și am încălzit și încercat motorul. Totul părea să fie în ordine și, după ce am rulat până la punct, am decolat. Dar, vai! Imediat după ce am ridicat roțile și am trecut de calea ferată atunci când motorul a ajuns la turația nominală, a început o trepidație înspăimântătoare, am fost nevoit să reduc și cu groază de a nu se desface din cauza trepidațiilor, am făcut un tur de pistă de cinci minute, care mi s-au părut o veșnicie, fiind numai la o înălțime de numai 50 metri, deci sub înălțimea de la care m-aș fi putut salva cu parașuta. Am făcut cum am putut turul de pistă și am aterizat, să spun drept îngrozit.

În anul 1940 livram curent flotilelor din țară avioane IAR 80 de vânătoare și avionul IAR 81, numit și Bopi, un avion de vânătoare care ducea și o bombă de 250 kg pe care o lansa în picaj, având două avantaje: mai întâi o mare precizie la bombardament, apoi faptul că imediat după lansarea bombei avionul devenea vânător sadea și se putea apăra singur, ne mai având nevoie de vânătoare de însoțire. Am pus la punct și acest avion și ajunsesem să aruncăm bomba într-un pătrat de 10 metri.

Acest avion IAR 81, botezat de noi BOPI, adică bombardament în picaj, era o replică a avionului german Stuka JU 87, însă din cele mai multe puncte de vedere îi era superior. Astfel: mai întâi avea o viteză aproape dublă, nu avea nevoie de a fi însoțit de vânătoare ca Stuka, avion ce prin viteza sa redusă și fiind slab armat era o pradă sigură a vânătorii dușmane. Avionul nostru dispunea de două mitraliere și două tunuri și după ce arunca bomba devenea vânător și se apăra perfect. Avea un singur loc, deci toate operațiile se făceau de către pilot.

Purta o bombă de 250 kg, deci destul de mare, așezată sub fuselaj, care se lansa de către pilot după ce făcea ochirea. Atacul se făcea dintr-o răsturnare când se acționau flapsurile care limitau viteza de picaj la sub 400 km/oră. Aceasta permitea pilotului o mai bună ochire, picajul durând mai mult.

După acționarea comenzii de lansare, bomba de sub burtă era scoasă din câmpul elicei de o furcă specială, apoi largată. Odată cu această comandă flapsurile se retrăgeau automat și avionul se redresa din picaj fără ca pilotul să fie nevoit să acționeze. Eu am făcut întreaga punere la punct a

avionului și aruncam bombele de lot ce mi le aduceau de la uzina de la Mija domnul Carafoli, proprietarul de atunci al uzinei.

Din iarna 1942 îmi amintesc o serie de evenimente hazlii! Uzina IAR luase atunci în administrație proprie casa de adăpost a TCR-ului de pe Postăvar. Pentru aprovizionarea cabanei a fost detașat un tractor cu șenile și cinci măgari. Totul a fost bine organizat și mergea strună, până ce un viscol extrem de puternic a așternut pe tot masivul Postăvar vreo 2 metri de zăpadă, din care cauză tractorul și măgarii nu au mai putut să se miște. Se punea problema hranei pentru cei cinci măgari, din cauza troienelor uriașe. După un studiu aprofundat s-a ajuns la concluzia că singura metodă de a asigura hrana măgarilor era calea aerului. Astfel, într-o zi, s-a adus în curtea uzinei un camion cu baloturi de fân legate cu sârmă. Au fost îmbarcate într-un avion Savoia de bombardament, după ce în prealabil se demontase puntea de legătură din compartimentul lansatoarelor de bombe, pe care se putea circula din capul spre coada avionului. Baloturile cu fân au fost puse spre coadă. Apoi cu inginerul Tulea Sorin și doi mecanici de pistă am decolat în direcția cabana Postăvar. Sorin stătea în spate ca pilot secund iar eu am executat o serie de rasemotturi prin fața cabanei. De fiecare dată, la un semn al lui Sorin, mecanicii „lansau“ câte un balot prin trapele deschise de sub burta avionului. Baloturile au căzut exact pe poiana de la cabană fără să se desfacă. Astfel, măgarii au fost salvați să nu moară de foame!

Peste câteva zile, s-a repetat aceeași operație, numai că de astă dată, în loc de fân s-au aruncat din avion baloturi cu bețele necesare amplasării porților de slalom pentru un concurs de ski. Și de data aceasta operația a reușit perfect, numai că după cum era de așteptat, a izbucnit scandalul provocat de Ministerul Aerului, în urma unui denunț. Tema era următoarea: **Uzina IAR utilizează avioane de bombardament ale statului ca să hrănească cu fân niște măgari.**

A urmat ancheta care însă s-a curmat brusc când s-a constatat că avionul respectiv nu fusese încă recepționat de comisia militară din IAR și că deci avionul în acel moment nu era proprietatea statului ci proprietetea personală a uzinei care putea face ce voia cu el, chiar să transporte și fân.

Tot în iarna 1942, la hangarul 5 unde era biroul de pistă aveam în dotare pe lângă cele două avioane Fleet F 106 și o motocicletă DKW de 250cm³. Demontând pedalele de suport ale picioarelor celui care conducea motocicleta, le-am înlocuit în dreapta și stânga cu niște articulații de care erau fixate prin sudură două schiuri metalice în care se puteau sprijini picioarele. Prin această adaptare se putea merge pe zăpadă înghețată cu viteză relativ mare și cu o siguranță surprinzător de bună contra derapajelor. Sâmbătă, după terminarea lucrului plecam cu inginerul Sorin Tulea care, la spate, ținea skiurile, urcam în Poiană unde lăsam DKW-ul și apoi urcam la

cabana IAR-ului și schiam toată duminica pe pantele Postăvarului.

Într-una din duminici întâlnim sus pe lt. av. Mihai Iliescu și pe lt. av. Ion Culluri, ambii pe skiuri. La sfârșitul zilei am făcut o întoarcere senzațională din Poiană în oraș. Am coborât pe o singură motocicletă pe serpentine, cu două roate și pe zăpadă înghețată patru oameni cu trei rucsacuri și patru perechi de schiuri! Mihai Iliescu stătea pe far cu picioarele sprijinute pe suportul aripii din față și un rucsac pus pe burtă. Culluri ședea pe șa, eu pe genunchii lui Culluri cu picioarele sprijinind motocicleta și coducând-o iar Sorin la spate cu două rucsacuri și patru perechi de schiuri legate cu curele, așezate vertical în chip de catarge. Am coborât până la Brașov fără nici o căzătură iar lumea se uita la după noi ca după urs. Finalul însă a fost dramatic. În fața hotelului Corona, am regizat totuși o căzătură spectaculoasă, semănându-ne pe toată lățimea străzii cu schiuri și ruckaci. A fost un delir de hohote de râs!

Deoarece atunci când se ridicau avioanele de la uzină de către piloții trimiși de unități se întâmplau unele incidente mai mici sau chiar mai mari, cum a fost accidentul locotenentului Șelei în vara anului 1942 care a intrat din greșeală, fiind atent la manevrele de decolare, în coșul stației de im- pregnat traverse CFR din partea de sud a aerodromului, adică adesea chiar pe direcția de decolare. Din fericire pilotul a scăpat cu viață însă avionul a fost foarte tare stricat.

Pentru a se curma aceste incidente, ministerul a dispus ca uzina să livreze avioanele noi chiar unităților beneficiare. În această idee, la câteva zile se forma un convoi din patru avioane de vânătoare și un avion bombardier Savoia bimotor pe care se încărca zestrea avioanelor de vânătoare transportate adică: Huse, trusa de scule, diverși suporți pentru probă și reglaj și altele.

Avioanele erau pilotate de piloții uzinei și de contrarecepționerii din Comisia de recepție a Ministerului. Totul a mers foarte bine până când am încercat o spaimă teribilă cu ocazia unui transport la Târgșor lângă Ploiești. Era în iunie 1942 pe când în urma dictatului de la Viena, Ardealul de Nord, inclusiv orașul Sf. Gheorghe fusese cedat Ungariei. Am plecat cu patru avioane IAR 80 pilotate de lt. Iliescu, adj. șef Chifulescu, adj. Popescu și ing. Florescu N, împreună cu un avion Savoia pilotat de mine și adj. Tudor un foarte bun pilot de bombardament, având ca mecanic pe maestrul Opran și inginerul Sorin Tulea, el însuși un bun pilot, mare fotograf și sportiv. Am plecat imediat după prânz pe o vreme destul de bună, munții fiind descoperiți.

Îmi amintesc, puțin după decolare, pe când zburam într-o frumoasă formație deasupra Moeciului de jos, inginerul Tulea a făcut din Savoia niște fotografii excepționale din care am și eu una; am expus-o la Expoziția de Istorie a Aviației noastre care s-a ținut în 1979 la Institutul Aerospațial din

Militari. Am ajuns cu bine la Târgșor și din cauză că ne-a fost necesar un oarecare timp spre a găsi persoana care urma să ia în primire, am cam întârziat.

Am plecat cu toții cu Savoia pilotat de Tudor. Începuse înserarea, însă cele mai puțin de douăzeci de minute ce erau necesare pentru a ajunge la Brașov nu puneau probleme. Când am ajuns deasupra munților Bucegi am văzut spre marea noastră mirare și îngrijorate că întreg șesul Bârsei până departe, se acoperise cu un strat de nori a cărui grosime nu o cunoșteam. Nu aveam radio la bord și să facem o spargere de plafon, operație ce pentru Tudor era un lucru foarte simplu, era tare riscant atât de aproape de munte și de Ciucaș-Postăvar-Tâmpa, chiar și dealurile de la Codlea și Sf. Petru sunt lângă aerodrom.

Pentru a fi mai siguri am mai zburat cu cap nord circa 10 minute dincolo de Bucegi și când am găsit o spărtură în nori am coborât sub plafon. Plafonul era de două trei sute de metri, se putea zbura bine însă sub nori se întunecase cam tare. Am virat cu 180° și am luat-o în semiobscuritate spre sud. După câteva minute de zbor am văzut în stânga un centru de lumini și ne-am dirijat spre el. Când ne-am apropiat am găsit o gară pe care de aproape am citit Sf. Gheorghe. Un fior de gheață ne-a trecut prin spate și inimă. Eram deasupra Ungariei și o aterizare forțată acolo ar fi dat naștere la multe dificultăți și poate accidente. Totuși Tudorică al nostru calm, a făcut virajul necesar și doar peste câteva minute luminile Brașovului și în special cele ale uzinei ne făceau fericiți. Am aterizat cu bine și apoi cu toții l-am îmbrățișat pe cel care ne adusese atât de bine acasă.

În cursul anului 1943 am fost obligați de nemți să oprim fabricația avionului IAR 80 care cu motorul lui de 1000 CP și cu restabilirea la 4000 de metri nu mai putea face față noilor avioane de vânătoare care toate trecuseră de 1500 CP. Și mai ales, pentru a se realiza o unificare de material pe front. Deci să trecem pe M-109 G. Pentru realizarea acestei licențe obligate, am făcut câteva drumuri cu avionul Savoia la Augsburg unde era uzina principală Messerschmitt de unde am adus întreaga documentație și diverse utilaje de mare complexitate însă de dimensiuni mici. Aceste patru-cinci zboruri la Augsburg le-am făcut cu maestrul Oprea, dragul meu. Mergeam pe rute stabilite, fără radio la bord, executând numai navigație observată, fără dificultăți.

Tot în acea perioadă la Augsburg l-am cunoscut pe profesorul Messerschimtt care era tare simpatic. La uzina de la Augsburg am văzut la sol și în zbor primul avion cu reacție. Era un Me 143. Era foarte mic, foarte rapid, însă cu o autonomie foarte redusă. Ce era deosebit la el era că nu avea tren de aterizare. Decola cu un mic tren care după decolare se larga și se recupera pentru o nouă decolare. La aterizare venea pe o patină ca

planorul.

De asemenea, tot în timpul războiului am făcut împreună cu adjutantul Chifulescu două drumuri la Sesto Calende pe Lago Magiore în Italia, pentru a aduce în țară două avioane, fiecare câte unul, prototipurile pe care italienii adaptaseră motoare Juno 211 și care pentru vremea lor au fost tare reușite.

În acel timp la uzina Wiener Neustadt Messerschmitt se executa prototipul avionului M-109 G6, pe care urma să-l construim noi. Atunci, uzina constructoare a cerut ca Ministerul Aerului să trimită un pilot cât mai bun care să facă zboruri cu noul avion și să facă eventual unele acrobații.

Ministerul m-a delegat pe mine fiind singurul inginer pilot de încercare cu o activitate intensă și cu bune rezultate. Iată-mă plecat la Wiener Neustadt unde la gară ne aștepta mașina directorului general, cu un delegat care m-a condus la directorul general domnul Kokotakis, grec de origine, foarte simpatic. După oarecare discuții în legătură cu avioanele, l-a chemat pe pilotul șef al uzinei, Manfred Knudt, un băiat cam de vârsta mea, extrem de simpatic. După discuția cu directorul general, am mers la biroul lui de la pistă, am luat împreună o cafea și am discutat multe despre avioane, despre sport. Trebuie să precizez că era fiul unui vechi feneral, nu era deloc nazist și avea cele mai frumoase sentimente pacifiste. Vremea era proastă pentru a încerca un avion de vânătoare și am văzut că mai rămân acolo câteva zile. I-am propus să-mi caut o cameră la hotel dar nici nu a vrut să audă, m-a invitat la el, dispunând de un apartament cu trei camere, mai ales că era singur, neînsurat. Am petrecut la el vreo zece zile foarte agreabile. Vremea era mereu proastă și cinci zile nu am putut zbura, însă în fiecare zi mă așezam în carlinga avionului până am învățat pe de rost absolut toate comenzile și indicatoarele. S-a făcut și vreme bună și am hotărât începerea zborurilor. S-a scos avionul și după ce l-am încălzit și am primit de la el ultimele recomandări, m-am urcat în carlingă, am prins centurile de siguranță iar Manfred s-a urcat cu un picior în locașul de pus piciorul spre a te urca în avion și cu celălalt pe aripă, m-a condus până la punctul de unde se făcea decolarea având vântul în față. Mi-a mai spus că avionul se pilotează puțin mai greu decât 109 E pe care noi îl aveam în dotare dar pe care eu nu zburam. Și că filează și decolează cam lung și în consecință, atenție la aterizare.

S-a dat jos și mi-a făcut semn să decolez. Și așa am și făcut. A decolat foarte repede, fără nici o dificultate. Am luat înălțime și am făcut maniabilități, viraje strânse și largi, limită și pierdere de viteză, întreaga gamă de acrobații și după circa douăzeci de minute am venit la aterizare.

Am ales panta potrivită cu o viteză aproape de limită, am pus roțile la câțiva metri după balizajul din marginea aerodromului și am aterizat foarte scurt, neconsumând nici jumătate din lungimea aerodromului. Am întors pe

teren și am venit la Manfred care m-a îmbrățișat cu entuziasm și ca laudă mi-a spus: „Se cunoaște că ești curvă bătrână, chiar fiind așa de tânăr!“.

În zilele următoare am mai făcut câteva zboruri spre a-mi da mai bine seama de calitățile și eventualele defecte ce ar fi fost de semnalat.

În general avionul mi-a plăcut și singura remarcă a fost că este puțin mai pretențios, în special la decolare și aterizare, când trebuie lucrat cu mare atenție. Suprafețele de comandă fiind reduse nu erau eficiente la viteze mici și de asemenea la o mică furătură era riscul de a se pune în plan, având trenul de aterizare foarte îngust, jambele fiind articulate la fuselaj iar escamotarea se făcea în planuri. În schimb, cei 1600 CP și restabilirea la 6000 de metri îi dădeau un mare avantaj la urcare și la lucrul la mare înălțime. În schimb era armat numai cu un tun prin axul elicei și două mitraliere așezate în capota motorului la fel cu 109 E pe care, cum am spus, îl aveam în dotare. Zilele petrecute la Wiener Neustadt au fost plăcute și interesante, Knudt era extrem de simpatic precum și toți cei șase piloți de încercare, în special unul Romercsheidt, care lucrase la Lockheed în America până la război și cu care mă împrietenisem cel mai bine.

În fiecare seară cu toți piloții mergeam în oraș la o mare cafenea unde luam o cafea și un pahar de șampanie ascultând o muzică bună. După „Kafe“ acasă mai rămâneam ceva timp de vorbă cu Manfred apoi ne culcam. După trei zile, amicul meu îmi spuse tare încurcat într-o dimineață că este invitat de gaulaieterul regiunii la o vânătoare de două zile, că nu mă poate lua și pe mine și că e foarte încurcat cum să mă lase singur. Totuși, m-a asigurat că întreaga casă îmi rămâne la dispoziție, îmi arătă în diverse dulapuri unde are diverse provizii și băuturi. Îmi mai spuse că să nu fac nimic în casă, că pe la ora 10 vine o femeie care aranjează totul.

Am mai stat acolo încă două zile în care am mai făcut câteva zboruri și mi-am întocmit referatul asupra executării misiunii mele.

Curând am părăsit fabrica și orașul, plecând acasă și lăsând aici niște amici buni și ducând cu mine amintirea unei întâmplări unice în viața mea care m-a bucurat și m-a înfiorat teribil.

Tot în timpul războiului, adică la sfârșitul anului 1943 am avut o izbândă tehnică ce mi-a dat o mare satisfacție profesională. La 1 septembrie în acel an a fost primul bombardament american la Ploiești.

Peste 190 de bombardiere Consolidated Liberator au venit peste Mediterană din Africa să bombardeze Ploieștiul cu rafinăriile sale. Au venit în câteva valuri succesive foarte jos, nebănuind nimic din reacția ce urmau să o întâmpine la acest obiectiv. Ploieștiul era apărat de o puternică artilerie antiaeriană și, încă ceva, mai erau foarte numeroase baloane captive ancorate cu cabluri lungi de 6000 metri, cabluri care nu se puteau observa din zbor.

Cu ocazia acelui atac, în jurul Ploieștiului au căzut sau au aterizat

forțat circa 35 bombardiere Liberator. Atacatorii au mai avut pierderi semănând avioane în Bulgaria, Grecia și căzute în Mediterana. La câteva zile după atac, IAR a primit ordin de la Minister ca un avion doborât să fie reparat și să zboare cu cocarde românești.

Această sarcină, conducerea uzinei, recte Grosu Viziru, mi-a încredințat-o mie. M-a chemat și mi-a spus: „Dudulius, un Liberator trebuie să zboare. Ia mașina mea și caută cu maestrul Oprea un avion mai puțin distrus care să se poată repara." Am umblat o zi întreagă pe la toate cele căzute și am găsit unul pe lângă rafinăria Teleajen care avea un plan rupt, două motoare arse și brațul cu trenul din față complet turtit.

Am deplasat la fața locului 30 de oameni. Am instalat un cort mare peste avion și am început lucrul. Am lucrat după cartea tehnică găsită în avion și luând ca model sau piese întregi ca aripa dreaptă, două motoare, trenul din față și altele de la avioane căzute și care aveau alte rupturi. Eu stăteam la Brașov și zilnic veneam cu un IAR 80 la Târgșor și de acolo cu un Fleet până la porumbiștea unde îmi instalasem mica fabrică de reparat avioane.

Am studiat mult acest avion și mai ales toate instalațiile de alimentare, de aer comprimat și electrice. Îmi amintesc din notița tehnică că instalația electrică era formată din 20 de cabluri. S-a lucrat mult, cu sârg și după ce l-am alimentat cu o mie de litri de benzină și i-am făcut proba, s-a hotărât să plec cu el din porumbiște. Ministerul a dat ordin să vină câțiva prizonieri aviatori să-mi arate cum să-l pilotez. Piloții au fost aduși dar au refuzat să-mi arate sau să-mi dea vreun sfat. I-am asigurat că voi zbura și fără indicațiile lor și așa am și făcut.

În ziua de 22 decembrie 1943 s-a anunțat ACA-ul de la Ploiești că la ora 12 va decola și va trece peste oraș un avion Liberator și s-a ordonat a nu se trage în el.

La data fixată a venit un cetățean german de la Apăratea contra Aeronavelor care ne-a dat plecarea la cronometru, ca la curse, spre a nu se întâmpla vreo încurcătură.

Am decolat peste Ploiești căci așa era vântul. Eram împreună cu Oprea al meu drag și la amândoi ne-a fost extrem de frică până când am ieșit de deasupra orașului. La Brașov era o vreme rea și ca să am, pentru prima aterizare, și un teren mare, am aterizat pe aerodromul de la Ziliștea care are dimensiuni de câtiva kilometri.

Am aterizat bine și foarte scurt. Peste câteva zile vremea la Brașov s-a făcut bună și am dus avionul la IAR unde i-a făcut devinitiv punerea la punct. În cursul anului, după ce totul a fost gata, am mai făcut câteva zboruri de probă în bune condițiuni și după ce au fost vopsite cocardele românești, l-am dus la Ghimbav de unde trebuia să fie ridicat de Max Manolescu

pentru LARES (Liniile Aerinene Române Exploatate de Stat).

Avionul era așezat într-un capăt al aerodromului, alimentat, așteptând să fie ridicat de LARES. A venit 23 august și două zile mai târziu, două avioane germane au venit și l-au incendiat. A ars până seara nemairămânând din el decât o grămadă de tuburi de oțel și de aluminiu topit.

În timpul războiului, noi de la IAR împreună cu instructorii de la Școala de Vânătoare care lucrau pe același aerodrom, am organizat o formație de 10 avioane cu care gândeam, noi și alții chiar (sancta simplicitas) că vom împiedica bombardierele americane să ne distrugă uzina.

Avioanele erau alimentate, armate și cu toată muniția. În biroul nostru de pe pistă aveam un post de radio care anunța când formații de bombardiere intrau în țară și ruta pe care o apucau spre obiectiv. Cam atunci, la anunțare, formația noastră decola și căutam întâlnirea. La una din aceste întâlniri, căpitanului ing. N. Patraulea în timp ce ataca un bombardier, i-a venit un Mustang din spate și cu o rafală de mitralieră i-a retezat un picior. A aterizat în câmp lângă Târgoviște, în apropiere de niște țărani care lucrau pământul și care l-au salvat de la o moarte sigură. Când decolase în grabă nu-și luase haina în care avea actele și nici cei care l-au salvat și nici la spital până a doua zi când și-a revenit puțin, nu au știut cine este și respectiv pe cine să anunțe. Din această cauză soția lui și noi, cei de la unitate am fost disperați două zile până am aflat de soarta lui. Astăzi căpitanul inginer profesor academician Patraulea este pensionar, conduce mașina și chiar dansează.

O altă întâmplare care era să mă coste viața a survenit în ziua de 6 mai 1943. Mă întorceam cu avionul IAR-47 împreună cu directorul general Grosu Viziru de la un control al materialului IAR de la unități. Când am ajuns deasupre uzinei am văzut personalul alergând spre Sf. Petru. Am aterizat totuși și am găsit doar avionul meu pe câmp, celelalte erau deja plecate. Directorul general a plecat și el spre Sf. Petru iar eu am urcat în IAR-ul 80 care parcă mă aștepta și am decolat să-mi încerc norocul. Am luat înălțimea de 6000 de netri, adică unde aveau obiceiul să vină atacatorii, am făcut de două ori drumul între Bucegi și Codlea. La a doua oară, când am virat peste Bucegi i-am văzut venind în formație, colcăind între Codlea și munții Făgăraș. Prima reacție a fost să reduc gazele ca să ajung mai greu la ei. Ce să spun? Mi-a fost frică! Mi-am revenit imediat și m-am certat zicând că dacă mi-a fost frică de ce am decolat?

M-am îndreptat spre prima formație care se apropia dar când am ajuns în apropiere am văzut mici nori de fum de la ACA în jurul meu. M-am gândit că ar fi păcat să fiu doborât de ai noștri și am renunțat la atac spre a ataca formația a doua, care era mai departe. I-am întâlnit la sfârșitul munților Făgăraș din dreapta lor și am început atacuri succesive. Mă apropiam,

trăgeam în cel ochit cu mitralierele și tunurile rafale scurte și degajeam spre a începe un nou atac. Toate bombardierele atacate trăgeau în mine. Vedeam proiectilele trasoare trecând pe lângă mine și culmea este că nu-mi mai era frică, mă emoționa mai puțin decât bulgării de zăpadă din bătăile copilăriei mele. Am văzut din câteva avioane desprinzându-se bucăți mari de tablă dar nu am văzut niciunul căzând. Am avut noroc, am fost atins de un singur glonte care a trecut două degete de piciorul meu, rupând o conductă hidraulică.

Nu mi-am dat seama imediat și după ce am terminat muniția am degajat, am coborât la 2000 metri și am privit groaznicul bombardament. Am văzut parte din uzină distrusă și când au ajuns ultimele formații, ele erau însoțite de avioane de vânătoare Mustang. Nu îmi era frică deoarece de la 6000 de metri nu pot vedea un avion vopsit camuflat care zboară la 2000 de metri și se proiectează pe pământ. Totuși la vederea vânătorilor, părul mi s-a făcut măciucă în cap cu toate că aveam casca legată sub bărbie. După ce s-au scurs toate formațiile de bombardiere, m-am apropiat de la aerodromul de la IAR pentru a ateriza. Dar pe aerodromul nostru nu se mai putea ateriza. Se aruncaseră din bombardiere niște bombe mici de circa 20 kilograme, foarte multe, care transformaseră aerodromul într-un ciur cu găuri cu diametrul de circa 50 centimetri și cam tot atât de adânci, ceea ce făcea aerodromul impracticabil. M-am hotărât să aterizez la Ghimbav unde era normal să vină și celelalte nouă avioane care erau în zbor. Am mers la aerodromul Ghimbav unde am făcut un tur de pistă și m-am pregătit de aterizare dar când am pus mâna pe maneta de comandă am constatat că era ruptă și m-am gândit că voi ateriza pe burtă, operație ce se poate face foarte ușor și cu mici stricăciuni la avion. Cum eram tare emoționat, am presupus că trenul a rămas escamotat și nu am controlat manometrul care indica presiunea din instalație când trenul era afară sau înăuntru și nu m-am uitat nici la aparatul care indică o machetă de avion la care intrau și ieșeau roțile, ca în realitate.

Hotărât să aterizez pe burtă, am căutat să pun avionul în marginea aerodromului spre a nu-i încurca pe ceilalți colegi ce urmau să aterizeze în curând. Am zburat cât de jos, cu puțin motor până la circa 100 de metri de marginea aerodromului unde curge râul Ghimbăjel și unde 10-15 soldați spălau rufe. Am redus complet motorul așteptând să se așeze pe burtă. Dar vai! Clipă groaznică! Avionul a început să ruleze pe trenul de aterizare care era scos și mergeam în pârâu, unde trebuia să mă dau peste cap, să omor niște soldați și să iau foc! Nu m-am pierdut, am pus motorul în plin, am împins manșa și la aproape 20 de metri de pârâu am tras ușor și bietul IAR a decolat în limită de viteză. După ce am trecut apa am mai pus odată roțile pe pământ spre a căpăta viteză și a decola din nou. Am făcut un tur de aerodrom și am aterizat cu bine dar tare speriat, mai tare ca atunci când sus

vedeam cum trec trasoarele pe lângă mine.

A doua zi jandarmii de la Zizin au venit la Brașov cu șase americani prizonieri care au declarat că avionul lor a fost doborât de un avion de vânătoare deasupra Brașovului și cum în acea zi am fost singurul vânător în regiune, mi s-a omologat victoria.

După 23 august 1944 uzina nu a mai avut voie să facă avioane ofensive, respectiv bombardiere, ci numai să termine cele 100 de avioane de vânătoare Me 109 G, pe care le-am lichidat în 1945.

În toamna anului 1944 până în iarnă am cerut și am mers pe front cu Corpul Aerian român, împreună cu generalui Costică Nicolau și Traian Burduloiu. Majoritatea timpului l-am petrecut la Miscottz făcând zboruri de servici și asistență tehnică la unitățile noastre de aviație staționate la Trencin și Kosice.

La întoarcerea de pe front am lichidat cu avioanele noi și în reparație iar în 1947 s-a început amenajarea uzinei pentru o fabrică de tractoare.

La insistența ministrului Gaston Marin am părăsit uzina și m-am angajat la uzina de reparații auto Cotroceni care urma să devină fabrica de camioane.

În 1948 m-am mutat la București și după ce am lucrat în rele condiții la acea uzină, am fost invitat șef de serviciu la DG RATA unde am lucrat foarte bine până la marele accident din aprilie 1950, adică atunci când am fost arestat și am ajuns la canalul Dunăre-Marea Neagră.

DUPĂ STAGIUL DE LA CANAL, AUTOBUZUL 1957-1968

După aproape doi ani, în care am lucrat la uzina Steagul Roșu din Brașov, unde venisem chemat fiind de către Directorul General inginerul G. Rădoiu, care cunoștea activitatea mea în aviație și auto, am părăsit uzina.

Eram mulțumit de Steagul Roșu însă familia mea era la București iar eu locuiam la căminul de ucenici în care mi se afectase o cameră. Într-o zi, la sfârșitul lunii decembrie 1956 am fost chemat la conducere. Am găsit în birou pe inginerul Voinescu care îndeplinea funcția de director general în Ministerul Construcțiilor de Mașini. Îl cunoșteam pe inginerul Voinescu de când tineri amândoi eram la Brașov în 1938, eu la IAR iar el la Astra Vagoane, cum se numea Steagul Roșu pe atunci.

Ne-am bucurat de revedere și mi-a propus să fiu de acord să mă mute în interes de serviciu la București la noua uzină Tudor Vladimirescu, uzină

care fusese ani de zile uzină de mașini agricole și acum Ministerul Construcțiilor de Mașini dorea să o transforme în uzină de autobuze. Mi-a argumentat că noua uzină are elemente foarte bune ca ingineri însă din cei care au lucrat mult la utilajele agricole și acum aveau nevoie și de oameni care să cunoască automobilul.

Am fost de acord, Ministerul a făcut formele de transfer și la 1 ianuarie 1957 m-am prezentat la directorul tehnic, inginerul Urzică, cel care în vremea aceea ținea locul și de director general. Nu m-a primit cu bucurie și mult timp am fost urmărit de lipsa lui de simpatie.

La început a hotărât să lucrez în birou cu inginerul Pițulescu, șeful producției, ca să cunosc uzina. Am lucrat acolo câteva luni după care am fost numit șeful CTC, unde l-am avut ca ajutor pe inginerul Ghunea, un băiat excelent cu care m-am înțeles perfect și care mi-a fost de mare ajutor. Lucrurile mergeau greu. Uzina lucra batoze și alte utilaje agricole la care predomina lucrul în lemn, precum și niște remorci tip american foarte interesante, dar prea fragile pentru oamenii noștri care urmau să le utilizeze. Controlorii mei erau în majoritate tâmplari și se pricepeau puțin la partea mecanică.

Tot la uzina „Tudor Vladimirescu“ s-a mutat un nucleu de la uzina „Vulcan“, fost „Mao Tze Dun“ unde se construiau primele autobuze românești. Ele se construiau pe șasiu „Steagul Roșu“ având suspensia, transmisia, motorul, direcția și frânele de camion.

Odată cu mutarea și amenajarea acestui mic sector la „Tudor Vladimirescu“, M.I.C.M. a hotărât să se construiască un adevărat autobuz. Cu această lucrare a fost însărcinat un colectiv particular concus de inginerul Sergiu Cunescu.

Când acest proiect a fost gata el a fost prezentat la uzină spre a fi judecat și apreciat. Am fost și eu numit în această comisie și am ajut satisfacția că la început am fost printre primii care au fost de acord cu soluția prezentată și care până la urmă a fost adoptată.

Sarcina era trasată ca acest nou autobuz să utilizeze cât mai multe agregate de la camionul „Steagul Roșu“.

Principala inovație și cea care a dat loc la cele mai multe discuții a fost amplasarea motorului în spate. Eram printre primele uzine din Europa care aveam curajul de a prezenta un astfel de autobuz. În Europa mai era uzina SETRA și încă două care avuseră curajul să rupă cu trecutul. Au fost unii directori de unități care ne-au taxat de nebuni ca să punem boii la spatele carului să împingă, apoi se spunea că toată lumea știe și spune că un motor bun „trage bine“ și că nimeni nu spune „împinge bine“.

Această amplasare a motorului prezenta numeroase avantaje dintre care semnalez:

1. Motorul amplasat în spate mai ușor accesibil în caz de pană fără a mai deranja sau murdări călătorii;

2. Cu greutatea lui care la autobuze este destul de mare, mărește aderența roților din spate chiar atunci când autobuzul este gol;

3. Axa cardanică este foarte scurtă și dă mult mai greu naștere la trepidații;

4. Axa din față cu mecanismul de direcție este ușurată cu multe kilograme regucând uzura direcției;

5. Motorul la spate nu mai degajă gaze și căldură în salon;

6. Locuri în plus și o ușă în față și deci realizarea unui flux mai bun pentru călători;

7. Răcirea motorului făcându-se cu un radiator ce nu mai este așezat în patul vântului, nu se mai bazează pe presiunea dinamică a aerului și radiatorul este dimensionat să corespundă și la mersul încet și respectiv nu mai fierbe la deal;

Soluția cu motorul în spate consuma ceva din platforma din spate unde de regulă se face o banchetă. La autobuzele urbane s-a mers mai departe, s-a pus motorul sub podea la mijlocul mașinii, această soluție având avantaje lăsând și o platformă mare la spate, ceea ce ușurează încărcarea la stații.

8. Încă un mare avantaj la rutiere al motorului la spate este că sub burta mașinii nemaifiind axă cardanică, etc., se pot face compatrimente pentru bagaje. Acest avantaj este mai mare la autobuzele de tip modern, adică fără șasiu și cu o caroserie portantă, unde locul de bagaje devine mai mare.

După lungi discuții, soluția dată de colectivul Cunescu a fost admisă. Atunci, ministerul din acea vreme a dispus ca inginerul Cunescu, să devină inginerul șef al Uzinei „Tudor Vladimirescu“ și să-și realizeze proiectul. Tocmai atunci, deoarece nu mă înțelegeam cu directorul tehnic, inginerul Urzică, acesta m-a mutat, devenind în loc de șeful serviciului CTC, șeful atelierului de prototipuri, colaboratorul direct al inginerului șef Cunescu. Autobuzul a fost numit TV-2-U sau -R după cum era urban sau rutier.

Însă era o soluție clasică, adică cu un șasiu bilonjeron din profil U, cu o serie de traverse, unele nituite iar altele sudate. Caroseria din profile închise sudate sub forma unui schelet care se fixa cu bride de șasiu. Motorul, un SR V8 de 120 CP, amplasat pe consola din spate, era studiat ca să se poată demonta și scoate foarte ușor. Cutia de viteze și ambreiajul erau cele de la camionul „Steagul Roșu“ și nu era adaptată pentru autobuz. Suspensia spate era executată prin împerecherea unor arcuri lamelare semi-eliptice cu altele helicoidale, totul aranjat în tampoane de cauciuc. Suspensia față era clasică cu arcuri semi-eliptice lamelare, la fel cu cea de la camion, adecvată greutății autobuzului. Frâna cu aer comprimat și cu tuburi mari, aceeași ca

pe camion; diferențialul puțin modificat ca să pimească axa cardanică din spate și deci cu alt sens de învârtire.

Odată cu autobuzul TV-2 s-au mai făcut la uzină o serie de autoutilitare de 1,5 tone, organizate în microbuz cu nouă locuri, cu uși laterale și portbagaj în spate, o autosanitară derivată de la microbuz, având însă și uși în spate pentru accesul tărgilor, o furgonetă tot de 1.5 tone cu o ușă laterală în dreapta și una în spate și în fine, o camionetă deschisă sau cu prelată de aceeași sarcină utilă, toate având cabina de două locuri și motorul plasat în față în cabina de conducere între șofer și pasager. Toate echipate cu frâna de servici hidraulică foarte eficace și frână de parcare comandată prin cablu și tijă.

În afară de autobuze am făcut și troleibuze cu echipamentul electric executat la fabrica de utilaj electric instalată în fostul arsenal aerodinamic de la Cotroceni.

Când s-au lucrat aceste prototipuri s-a pus mult suflet, stimulați fiind de dragul de a face ceva bun și frumos cât și de imboldul dat de șeful nostru inginerul Sergiu Cunescu care era mare amator de lucru frumos și bun și avea o mare ambiție ca această primă încercare ce se făcea în țară să iasă bine.

În toamna 1960 s-a hotărât ca un autobuz rutier și un troleibus să fie trimise la târgul de la Leipzig. Pentru aceasta s-a dat și mai mare atenție iar pentru scaune s-a trimis un delegat special la Guban-Timișoara spre a aduce un material cu care să se tapițeze scaunele și interiorul, cât mai asortat cu culoarea ce urma să se dea mașinilor.

Am petrecut multe nopți la uzină spre a urgenta și de a controla de aproape execuția lor. În fine a fost gata și urma ca a doua zi să fie îmbarcate în tren. S-au confecționat niște huse impermeabile pentru a le înveli la transport și în seara din preziua plecării, lucrătorii, cu soluție de benzină și alcool, au spălat bine, chiar prea bine, interiorul.

Dimineață la ora 7, inginerul Cunescu a fost la uzină și s-a urcat pe sub prelată în autobuz ca să controleze cum au ieșit. S-au aprins luminile interioare, i-a plăcut totul și a coborât. Peste circa o jumătate de oră, de sub husă a început să iasă fum. Ne-am speriat tare, ne-am repezit, am ridicat husa și am găsit un mic incendiu sub tabloul de bord.

Ce se întâmplase? Lichidul cu care se curățase interiorul se scursese pe la întrerupătoarele de curent de la lumină și dimineață când inginerul Cunescu a controlat mașina, aprinzând luminile, gazele s-au aprins. A ars instalația electrică de la tabloul de bord și căldura degajată a făcut ca vopseaua de pe botul automobilului să se coșcovească. Și mașina trebuia încărcată în tren. Am amânat cu o zi plecarea și cu toții ne-am apucat să reparăm stricăciunea. Maestrul electrician Albu în două ore a refăcut instalația electrică iar cei mai buni vopsitori au rașchetat vopseaua arsă, au

curățat bine, au dat cu chit, au șlefuit și o nouă vopsea a fost dată până a doua zi. Pentru a se usca grundul, chitul și straturile de vopsea, am adus o baterie de lămpi speciale proiectoare de căldură care au făcut ca până noaptea târziu totul să fie perfect în regulă.

Dimineața autobuzul și troleibuzul au fost îmbarcate pe tren și expediate la Leipzig. Transportul urma să dureze 3-4 zile. În localitatea târgului fusese angajată o întreprindere care debarca exponatele din tren și le așeza la locul stabilit dinainte. Trecuse o săptămâna și nu primisem nici o veste care să confirme sosirea exponatelor noastre. Am telefonat la legația noastră și după încă două zile ce am aflat!? Întreprinderea care făcea transportul de la gară la târg și așeza exponatele la locul rezervat, confundase insigna Uzinei „Tudor Vladimirescu“ cu semnul de la Mercedes și în consecință exponatele noastre erau în compartimentul Mercedes. Întâmplarea ne-a flatat prin faptul că autobuzul nostru a putut fi confundat cu un Mercedes. Și totul s-a sfârșit cu bine.

După expoziție, mașinile s-au întors în țară unde au fost livrate la ITB, spre a constata fiabilitatea.

Atelierul de prototipuri pe care-l conduceam acum avea un efectiv de 15 lucrători din toate meseriile. Majoritatea erau mecanici auto și ajustori. Mai aveam doi strungari foarte buni, sudori, tinichigii, doi vopsitori, și un electrician excepțional de bun, Albu Traian care, mai târziu, fiindu-i mai aproape de casă, ne-a părăsit și s-a angajat ca maestru la Dacia Service.

Atelierul era dotat cu două strunguri, o freză universală, câteva posturi de sudură, o mașină de vălțuit tablă, toate sculele de tinichigerie și ajustaj, în fine un număr mare de scule de atelier compuse din truse de chei fixe, tubulare, inelare și multicant.

Aveam ajutor un subinginer, om de toată isprava, cu care mă înțelegeam de minune. Localul era o hală bine luminată și aerisită, având și o platformă destul de mare în față. Se lucra cu pasiune și în curând primul autobuz TV-2 a ieșit pe poartea halei. Inginerul Cunescu stăruise și obținuse fonduri spre a face în partea de nord a uzinei o pistă de probă compusă din două aliniamente de circa 400 m fiecare, racordate la est printr-un semicerc iar la vest cu o platformă destul de mare unde se puteau face încercări pentru direcție, frâne, stabilitate, derapaje, etc.

Pista mai avea pe una din liniile drepte o variantă cu hopuri mari și diverse denivelări pentru proba suspensiei. Tot acolo, varianta fiind sub nivelul pistei, se putea încărca cu apă spre a se verifica comportarea mașinii și prin locuri mlăștinoase.

Aveam șoferi foarte buni printre care pe Costel, Crăciun, Neacșu, Vișan și alții.

După ce prototipul a fost gata, am executat pe pista uzinei multe, foarte multe ore de mers la diferite încărcături și viteze spre a-i putea stabili defectele

și calitățile. Cu prototipurile și cu primele mașini din serie s-au executat câteva mii de kilometri pe cele mai diferite drumuri din țară. Se mergea pe șosele asfaltate și pe drumuri rele, traversând toate trecătorile din țară. Am trecut astfel Bucegii pe la Predeal, și peste Păduchiosul, Bran, Dragoslavele, Curtea de Argeș - Râmnicu Vâlcea peste Muncele, Dealul Negru, șoseaua de la Cazane, peste Parâng între Novaci și Sebeș Alba, Cheile Bicazului, Lacul Roșu, Vatra Dornei peste Prislop, Vatra Dornei - Bistrița Năsăud. De la Baia Mare peste Gutâi la Sighetul Marmației și de acolo de la Săpânța la Cimitirul Vesel, iar peste altă parte a Gurâiului la Satu Mare și altele, alte drumuri grele ca Feleacul, Huta etc. Fiecare probă din acestea dura 3-4 zile, iar cele două-trei mașini care luau parte erau încărcate cu saci de nisip iar ca personal inginerul Cunescu, inginerul Frim, comisia militară sau ministerială cum au fost inginerul Pereanu, inginerul Bratu, colonelul Bogdan, colonelul Vlăsceanu din MAI care era șeful circulației pe țară. În toate aceste probe eu, inginerul Frim, conduceam pe rând toate mașinile care luau parte, câte 12 ore pe zi.

În tot timpul cât s-a lucrat prototipul de TV-2-R rutier, U-urban și E-troleibuz, inginerul Cunescu a condus o echipă din biroul de studii care a proiectat un nou autobuz mai puțin mic decât TV-2, numit TV-7. Acesta era, după cum am mai spus, puțin mai scurt și numai în versiune rutieră, având o suspensie îmbunătățită și construcția cu caroserie portantă, adică fără șasiu, această soluție fiind mult mai ușoară și rigidă, cu flexibilitate mai bună. Cu aceasta am făcut un drum de probă împreună cu directorul Puvak, probă în care de dimineață până seara am acoperit distanța București-Reșița (700 km). Toate aceste autobuze TV erau echipate cu motoare Steagul Roșu pe benzină, de 120 CP, care nu erau potrivite autobuzului, în general toate autobuzele fiind echipate cu motoare Diesel. De asemenea era deficitară și direcția pe care din economie au luat-o de la camionul Steagul Roșu, după recomandarea ministerului.

După cum am mai arătat, paralel cu autobuzele TV prototip s-au executat și prototipurile de utilitare dintre care în afară de microbuzul de zece locuri s-a mai executat un prototip de microbuz deschis, adică având pereții laterali până la nuvelul scaunelor, un acoperiș și torpedo cu parbriz pentru șofer. Acest microbuz făcut pentru litoral a fost numit TV-4 L, adică Litoretă. Cu acesta împreună cu inginerul Cunescu, am fost câteva zile pe litoral unde a avut un mare succes de public. N-a fost însă comandat în serie fiins prea special pentru sezonul de vară, odată cu stricarea vremii trebuind să fie pus la garaj până în vara următoare.

Împreună cu delegații Ministerului Construcțiilor de Mașini, ai ITB și MFA, prin Comisia militară de control, am făcut omologarea la toate autobuzele TV-2 R,U, și E, precum și la toate utilitarele (microbuz, furgonetă, camionetă). După ce toate acestea s-au terminat, lucrul la secția de pro-

totipuri a slăbit, inginerul șef Cunescu s-a mutat la Institutul de Proiectări I.P.C.M. și în uzină și minister se vorbea tot mai intens de luarea licenței M.A.N.

În aceste condiții am acceptat în toamna 1968 mutarea mea la MTTC și anume la CTA unde devenisem cunoscut din activitatea mea de peste 30 de ani în aviație și auto. Așadar în toamna 1968 am început lucrul la CTA, Serviciul Tehnic, unde m-am ocupat de uzinele de reparații IRTA și uzinele colaboratoare.

DRUM DE PROBĂ CU TV-7

La capătul efortului comun depus de un întreg colectiv de muncă, ingineri și tehnicieni, autobuzul TV-7, ultimul născut al uzinei noastre și-a rostogolit pentru prima oară roțile, a parcurs primii metri și într-o zi frumoasă de primăvară, un decor tânăr de copaci cu frunze proaspete, soarele călduț și strălucitor a pus în valoare minunatele lui forme zvelte și armonioase. Autobuzul de mică capacitate TV-7 se bucura de tot ce tehnica modernă a realizat până acum în această materie: o arhitectură cu cea mai nouă linie care îi dă, în afară de formă plăcută, și o vizibilitate excepțională, caroserie semiportantă care împreună cu șasiul fac un tot foarte ușor, lucrat în grindă cu zăbrele din tuburi rectangulare de oțel cu pereți subțiri, sudate. Aurobuzul este echipat cu un motor SR 211 de 140 CP, V în construcție modernă. În față dispune de o punte cu roți independente și suspensie pe bare de torsiune, punte asamblată cu carcasa pe tampoane de cauciuc care preiau vibrațiile de frecvențe ridicate, punte posterioară cu două rapoarte de demultiplicare având atac indirect și posibilitatea de a bloca diferențialul la dorință, pentru a rezolva situații dificile apărute pe traseu. Suspensia spate de tip Gregoire prinsă în tampoane de cauciuc îi desăvârșește confortul. În fine, pentru siguranța exploatării, mașina este dotată și cu o frână hidraulică-pneumatică foarte eficientă și progresivă.

În rezumat: formă ce încântă, confort ademenitor, excedent de putere, vizibilitate totală, ținută de drum și securitate.

Mașina executase doar rodajul în bune condițiuni când într-o dimineață am fost chemat la directorul Puvack care mi-a anunțat dorința de a supune mașina la un examen mai greu, executând un drum până la Reșița, acolo unde în mijlocul flăcărilor se zămislise o mare parte a oțelului din care o construise.

Am primit cu bucurie hotărârea, sigur fiind că examenul va fi trecut cu succes. Era o zi frumoasă de început de vară când îmbarcându-mi întregul

meu renume de automobilist stabilit cu răbdare și muncă în decurs de patruzeci de ani pe această „luntre a viselor“ am început a număra, arbitrați fiind de directorul Puvack, cei 600 kilometri care ne despărțeau de „Cetatea Focului și Oțelului“ unde ne propusesem să poposim în noaptea ce urma.

Am părăsit Bucureștiul angajându-ne pe șoseaua Pitești, poate cea mai veche și bună șosea din țară, străjuită de enorme plute, multe din ele abia putând fi îmbrățișate de hora a trei oameni, care toate semnează îndepărtata dată a nașterii în buletinul lor de identitate.

Kilometri aleargă grăbiți într-o minunată legănare și în curând podgoriile cățărate pe dealurile din dreapta, podgorii care cu fiecare zi ce trece își impun numele, ne indică apropierea orașului Pitești, orașul de reședință a regiunii Argeș. Trecem prin Ștefănești și blocurile din preajma șoselei care cu ani în urmă au adăpostit copiii greci refugiați.

Cele două poduri frumoase aruncate peste Râul Doamnei și Argeș la doi pași de confluența lor ne deschid drumul de intrare în Pitești.

Frumos oraș de provincie, Piteștiul așezat pe Valea Argeșului, mai poartă pecetea orașului patriarhal dinainte când așezarea lui între șes și munte pe drumul dinspre Transilvania i-a creat condiții pentru dezvoltarea sa comercială. Oraș cu bulevarde umbroase, cu minunatul parc Trivale, dispuvea doar de câteva clădiri mai impunătoare iar viața culturală era aproape inexistentă, atunci când iureșul noilor prefaceri l-a transformat în centrul industrial și petrolifer, când teatrul de stat și alte instituții au impus o puternică viață culturală, când zeci de blocuri și-au înălțat fruntea semeață de-a lungul bulevardelor.

Piteștiul s-a transformat, Piteștiul se transformă mereu și impuls de viață nouă îl face în fiecare clipă mai mare, mai important, mai frumos, mai industrial, mai bogat material și cultural.

Dar moi suntem grăbiți, părăsim Piteștiul și suntem pe șoseaua spre Curtea de Argeș în plină regiune petroliferă. La Boscov o părăsim către stânga și în curând ar urma să înfruntăm Dealul Negru, spaima vechilor automobiliști, locul unde sărmanele mașini dădeau examen la alpinism.

Șoseaua bine pavată șerpuiește printre livezi și flori, flori multe, și iatăne la poalele bătrânului gigant de spaimă, Dealul Negru. Dar și el ca totul în minunata noastră țară a ascultat de bagheta magică a noilor prefaceri și iată-l transformat într-o adevărată pistă de „Cursă de coastă“, cu viraje lungi și elegante, artistic racordate cu declivități ce nu întrec 10%. Și lui TV-7 îi place teribil, se așterne la drum ca armăsarul din poveste. Iată-ne sus, jos și acum vechiul pod peste Olt ne duce pe malul celălalt unde este așezat orașul Râmnicu Vâlcea.

Cochetul orășel strâns spre a nu-și pierde cu vârsta silueta zveltă între munte și Olt, ne primește îmbietor cu frumosul său bulevard intens umbrit de

bătrânii castani, al cărui nume „Tudor Vladimirescu“ face ca TV-ul nostru să se simtă ca la el acasă. Bulevardul în ușoară rampă duce direct la Capela, deal înverzit ce străjuie orașul, care cu parcul său încântător și-a împletit de-a lungul timpului faima cu a orașului-grădină.

Și aici ca peste tot noul îngrijit își spune răspicat cuvântul. Blocuri noi semețe, industrie înfloritoare, oameni veseli care în cele câteva minute cât ne-am oprit se adună să vadă, să admire cu bucurie mașina pe care nu o cunosc încă. Aici se află casa unde a locuit clasicul nostru Anton Pann când era încă dascăl. Pe un vârf de deal din sudul orașului se află biserica vijeliosului Radu de la Afumați. Virăm spre dreapta puțin înainte de a ajunge la Capela și suntem pe strada ce drept înainte se continuă cu splendida șosea pe Calea Oltului. Și pe această stradă noul s-a cuibărit confortabil, vedem liceul mărit, noi și noi construcții marchează dezvoltarea și întinerirea vechiului orășel.

Am pătruns pe Valea Oltului unde șoseaua și calea ferată întovărășesc râul tumultuos în toate meandrele lui de-a lungul unui defileu săpat de milenii între majestosul masiv al Făgărașilor și grupul de munți ai Parângului, Lotrului și Cibinului.

O serie de sate înfloritoare se succed unul după altul și iată-ne ajunși la Călimănești, care împreună cu Căciulata de alături sunt apreciate ca unele dintre cele mai importante stațiuni de cură renumite în bolile de stomac și ficat. Construcții noi, confortabile și luminoase, primesc anual mii de oameni ai muncii veniți prin grija Partidului spre a-și reface sănătatea. Trecem de aceste stațiuni și acum începe un minunat joc „de-a vața-ascunselea“, la fiecare viraj noi colțuri încântătoare ne sunt dezvăluite. În dreapta se vede muntele Cozia și imediat în locul numit Nucet, din pricina pădurilor de nuci din această regiune, ne apare vechea mănăstire.

Cozia, zidită la 1386 de voievodul Mircea cel Bătrân, probabil pe locul unui monument anterior numit de localnici Cozia Veche. Monumentul a suferit multe prefaceri la sfârșitul veacului al XVII-lea în timpul lui Constantin Brâncoveanu. Biserica este de plan treflat, având în exterior o importantă ornamentație în piatră sculptată și ceramică smălțuită. Această mănăstire este unul din cele mai importante monumente din țară și constituie un prototip al construcțiilor ce s-au lucrat în veacurile următoare. Fragmente dintr-un sarcofas de piatră găsit la Cozia și care se crede a fi al lui Mircea cel Bătrân ne arată un tip decorativ probabil de influență sârbească. Tot aici se află mormântul doamnei Stanca, mama voievodului Mihai Viteazul. Pictura mănăstirii Cozia a fost aproape în întregime refăcută de meșterii lui Constantin Brâncoveanu. S-a păstrat însă programul iconografic original și chiar compozițiile, pictura veacului al XVII-lea, fiind aplicată culoare peste culoare.

În pronaos au rămas totuşi câteva fragmente din pictura veacului al XIV-lea.

După un scurt popas în care am vizitat monumentul străjuit de umbra lui Mircea, am plecat mai departe purtând în inimă măreţia trecutului nostru iar în urechi versurile poetului Grigore Alexandrescu „iar a valurilor mândră generaţie spumegată, zidul vechi al mănăstirii în cadenţă îl izbesc".

Goana de-a lungul panglicii de asfalt şerpuită şi iată că un alt monument, Mănăstirea Cornetul, construit în anul 1666 vine să amintească elocvent trecutul ţării.

Doar câteva minute încă şi valea se lărgeşte, este localitatea Gura Lotrului, aici la stânga se face drumul la Voineasa pe unde altădată am urcat cu utilitarele în probă până la vârful Parângului.

În acest loc Lotrul după rostogolirea lui vijelioasă din munţi vine şi îşi dăruieşte apele bătrânului Alutus (numele vechi al Oltului).

Alergam mereu, peisajul este încântător, zeci de tunele deschid drumul căii ferate, alte lucrări de artă vin să asigure trăinicia şoselei. Trecem de Câineni şi iată că în partea stângă atenţia ne este atrasă de zidurile unei vechi cetăţi. Este Turnul Roşu, veche cetate castel al cavalerilor teutoni, care în Evul Mediu veniseră să păzească graniţa imperiului de apus. Acum în el se află un preventoriu de copii.

Părăsisem Oltul care coteşte la dreapta pe la poalele Făgăraşului spre obârşia sa din Ţara Bârsei.

Urcăm ultimele dealuri şi coborâm la Tălmaci de unde începe şesul Sibiului. Lăsăm în dreapta drumul spre Braşov, trecem de Veştem, sat frumos şi iată-ne la Şelimbăr, localitate cu rezonanţă istorică. Aici pietre de morminte nemuritoare arată peste veacuri eroismul neamului nostru, luptele lui Mihai Viteazul. Vorbele marelui poet revoluţionar Nicolae Bălcescu, scrise la începutul operei sale „Istoria Românilor sub Mihai Viteazul" îmi vin în gând şi îmi înfiorează inima: „Deschid sfânta carte în care se află scrisă gloria României spre a pune în faţa fiilor ei acele timpuri glorioase cu care românii sub conducerea celui mai mare dintre voievozii lor încheiară veacul al XVI-lea".

TV-7 aleargă neobosit, neobosit de kilometri de-a lungul cărora i s-au rostogolit roţile, neobosit de minunatul film vizionat.

Apare Sibiul şi ca o săgeată semeaţă spre cer se înalţă turnul bisericii luterane înalt de 73 de metri.

Ne primeşte Sibiul, Sibiul zilelor noastre, mare centru cultural. Vechiul centru săsesc construit în veacul al XII-lea a devenit centru de cultură românesc datorită în special marelui Şaguna. Aici, din şcolile sibiene, au pornit mulţi mari cărturari, ca Gheorghe Lazăr şi alţii care au ţinut vie flacăra culturii pe aceste meleaguri.

Înspre promenadă și acum se mai văd cele trei bastioane ale vechii cetăți. În centru, turnul Sfatului, înalt, de formă prizmatică, cu o sferă în vârf și pătrat dedesupt, impune. Tot în piața din centru se mai află muzeul Bruckenthal construit în stil autentic Maria Tereza și care găzduiește comori artistice. Monumentală mai este și biserica reformată cu acoperiș piramidal ascuțit învelit în țiglă colorată zmălțuită. Aici, între alte morminte se află și lespedea sub care odihnește fiul lui Vlad Țepeș. Un monument impozant este și catedrala ortodoxă construită din cărămidă aparentă cu o frumoasă pictură în interior, unde sunt utilizate motivele românești. Orașul dispune de teatru de stat, un muzeu etnografic regional, un muzeu botanic bogat, o grădină botanică și un punct zoologic. Râul Cibin udă partea de jos, cea veche, a orașului unde străzi înguste și întortocheate și case cu arhitectură veche îi dau un pitoresc deosebit.

În jurul Sibiului se află vestitul centru textil de la Cisnădie, satele înfloritoare Cisnădie și Rășinari, completează caracterul regiunii.

Stațiunea climatică Păltiniș și cea balneară, Ocna Sibiului situate în apropierea orașului vin să dea acestuia un important caracter turistic.

Drumul continuă pe șoseaua șerpuită în regiunea de dealuri ce traversează păduri, fânețe, livezi și vii. Trecem de Apold și de Miercurea Sibiului și curând coborâm în Sebeș Alba, orâșel așezat la bifurcarea drumurilor ce o iau unul pe Mureș în jos spre Arad, altul pe Mureș în sus spre Aiud. Orașul dispune de o industrie înfloritoare de pielărie, textilă și de hârtie. Luăm drumul spre vest ce coboară pe valea Mureșului spre Deva.

Ne apropiem de Orăștie și gândul îmi fuge la Maistorașul Aurel, precursorul aviației noastre, al aviației pe care am îndrăgit-o atât și de care vârsta m-a obligat să mă despart. Aici, la Orăștie în apropierea satului său natal Binținți, și-a făcut liceul Aurel Vlaicu, aici pe plaiurile din apropiere caii și flăcăii au lansat în zbor primul său planor.

Ne depărtăm și de Orăștie și după puțin timp trecem prin Simeria important nod de cale ferată, altădată oropsit, acum cu blocuri și prăvălii frumoase care fac un trai mai fericit, în special ceferiștilor care deservesc marea forfotă de trenuri și atelierele din acest punct.

De aici pe valea Streiului pleacă drumul spre bazinul carbonifer de la Petroșani sau prin Hațeg, Sarmisegetuza, fosta capitală a dacilor și prin Poarta de Fier a Transilvaniei spre Caranșebeș. Tot de aici din Simeria pleacă drumul spre Hunedoara, cetatea vechilor huniazi și a noilor oțelării.

Doar trecem prin Simeria și foarte curând, pe cerul de asfințit se profilează conul împădurit în vârful căruia cetatea Devei a înfruntat secole.

Deva, așezată în locul unde Mureșul părăsește Câmpia Transilvaniei pentru a-și tăia drum între Carpați și Apuseni spre a ajunge la Arad și în Pusta Maghiară. Aici, la această poartă a fost în decursul vremii un important punct de apărare.

Locul este propice pentru construcția unei cetăți. Un pinten din șirul vulcanic al Munților Apuseni a fost tăiat de Mureș și lăsat pe malul drept. Este un deal conic de trei părți izolat, pe vârful căruia la 371 m se află construită cetatea ale cărei ziduri mai sunt în picioare, cetate care a constituit odată paza văii iar acum podoaba orașului de la poale. Zidirea cetății este legendară. Unii cred că este *dacă.* Cărămizi romane găsite în jurul ei arată că și romanii au folosit acest punct strategic. Din cetate s-au cules și urme preistorice. Denumirea de „Castru Deva“ se pomenește pentru prima oară în a doua jumătate a secolului XIII-lea.

Mai târziu, cetatea trece din mână în mână la diferiți regi sau prinți. Este restaurată în veacul al XVII-lea și al XIX-lea, mai ales după explozia unor muniții în 1849. După această dată este lăsată în părăsire și multe case din Deva sunt construite din piatra cetății, prin aceasta omul a ajutat opera de distrugere a timpului.

Acum cetatea este declarată monument istoric și este bine îngrijită, mai de mult cetatea era părăsită și servea adăpost pentru haiduci, acum este vizitată de turiști.

Sus, în afară de frumusețea ruinelor cetății, priveliștea este admirabilă. Spre răsărit munții Sebeșului s-au retras lăsând largă valea Mureșului; spre sud în depărtare se vede masivul Retezatului, iar spre apus ultimele încrețituri ale Carpaților prin Poiana Ruscăi, se îmbină dealurile Zarandului. La nord, Munții Metalici bătuți în coastă de apele Mureșului se întind până la podișul Abrudului. Nimeni nu ar bănui strălucirea pietrelor cu aur care alcătuiesc măruntaiele munților acoperiți de haina sumbră a pădurilor.

Orașul destul de mic, cu străzi așezate geometric și plin de grădini a simțit înnoirea epocii pe care o trăim. Undeva la marginea Costiștei se afla vechiul palat „Magna Curia“ al contelui Bethlem, stăpânul de altădată, pe a cărui soție, vestita Venus de Murany a cântat-o atâta marele Petöfi. Orașul mai are un muzeu regional care cuprinde adevărate comori atât de arheologie cât și de istorie naturală. Printre ele se află și câteva piese bine păstrate relativ la cultul zeiței Mathra, zeița luminii.

Ceața serii începe să se lase peste Țara Moților, pe când ultimele raze ale soarelui în astințit pun coroane de aur sclipitor pe fruntea munților Retezat și Parâng.

Am aprins farurile și continuăm drumul îndepărtându-ne de Deva, în tovărășia Mureșului care și el ne va părăsii în curând.

Consumăm ultimii kilometri de drum asfaltat și odată cu sosirea la Dobra în care puține felinare îi arată prezența, ne abatem la stânga spre a ne fofila printre dealurile Făgetului, drumul cel mai scurt către Lugoj. Drumul nu mai este pavat iar în multe locuri foarte prost, de altfel pe acesta se poate demonstra perfect excepționala suspensie de care dispune TV-7.

Trecem prin locuri minunate, sunt dealurile Făgetului acolo unde la începutul secolului un tânăr fiu de țăran ai cărui ochi pătrunzători știau să vadă dincolo de vremuri, acolo Traian Vuia din satul Bujorul, pionierul de mâine a aviației mondiale împreună cu câțiva flăcăi din satul său reușeau să ridice pe aripa vântului primul planor al vremurilor. Amintiri înaripate, amintirea aripilor mele dragi mă copleșesc și ca de atâtea ori mă văd sus admirând nemăsurata frumusețe. Alergăm peste dealuri și văi pe serpentine strânse, prin locuri în care se poate ușor remarca ținuta de drum a mașinii noastre.

Descoperim marginea Reșiței cu marile ei fabrici pe care repede le lăsăm în urmă și Lugojul, orașul verde de pe Timiș nu întârzie prea mult a ne apare în depărtare. Este noapte de-a binelea și noi alergăm mereu.

Lugojul, oraș așezat pe malurile Timișului, acolo unde începe a se întinde câmpia bănățeană, cunoaște o mare înflorire. Dispune de o industrie textilă, de țiglă și de cărămidă. Centrul este luminat fluoreșcent și bine asfaltat, cu localuri frumoase, care îi dau un aer civilizat. Aici, al Lugoj, își are obârșia și a lucrat marele nostru compozitor de muzică populară Ion Vidu. Cântecele lui au fermecat generații, constituind o goarnă de cultură.

Dar ținta noastră este Reșița, de aceea Lugojul nu ne are oaspeți decât câteva minute.

Părăsim orașul în direcția Satul Mic pe care-l traversăm imediat, iar acum ne îndreptăm spre Furling. Deodată în lumina farurilor două siluete elegante traversează drumul. Sunt două căprioare care parcă au ieșit să vadă și ele TV-7.

Sunt deja 15 ore de când mergem, de când conduc și nu sunt deloc obosit. Ce curios, mașina asta nu obosește.

Directorul Puvack nu cunoaște antrenamentul unui „zbor de noapte“ și este îngrijorat să nu adorm. Îmi pune mereu întrebări pentru a mă înviora. Totul merge bine.

De la Bocșa un drum perfect făcut într-o regiune încântătoare ne face să uităm cei 150 km de drum rău.

Departe în sud, pâlpâiri roșii pe cerul întunecat ne arată că acolo în cetate, munca oțelarilor este continuă în toi. Cu sosirea la Reșița, programul zilei s-a sfârșit cu bine, „fără pene“.

Doar cu un telefon dat la plecare, directorul Puvack, reșițean de origine, aranjase o primire caldă, într-o cameră caldă, cu un pat bun, care au răsplătit așa cum se cuvine efortul unei zile de alergătură.

Am adormit ușor, cu un scurt gând la sarcinile zilei de mâine, când urma să prezentăm mașina, să facem o urcare la barajul de la Văliuc și apoi să luăm calea întoarsă.

După realizarea autobuzului TV-2, pentru a cărui construcție uzina, prin inginerul șef Sergiu Cunescu a avut curajul să adopte soluția motorului

în spate, soluția care la acea dată era aplicată numai de trei uzine din Europa, colectivul s-a gândit la un nou autobuz de douăzeci de locuri, cu linii mai moderne și cu raportul CP-tonă mai favorabil, spre a avea o viteză mai mare, demaraje mai bune, mai comfortabile și mai frumos.

Aici se termină amintirile lui Dudu Frim, amintiri ale unei vieți petrecute pe roți, pe aripi și patine...

A murit la șaptezeci și nouă de ani, la 2 decembrie 1985, iar ultima sa dorință a fost să fie incinerat iar cenușa să-i fie împrăștiată pe pista de decolare a aeroportului Otopeni. Fără nici o ceremonie!

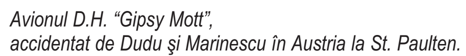
Dorința i-a fost îndeplinită!



Dudu Frim era un inginer perfect; putea repara orice şi găsi soluţii inedite.

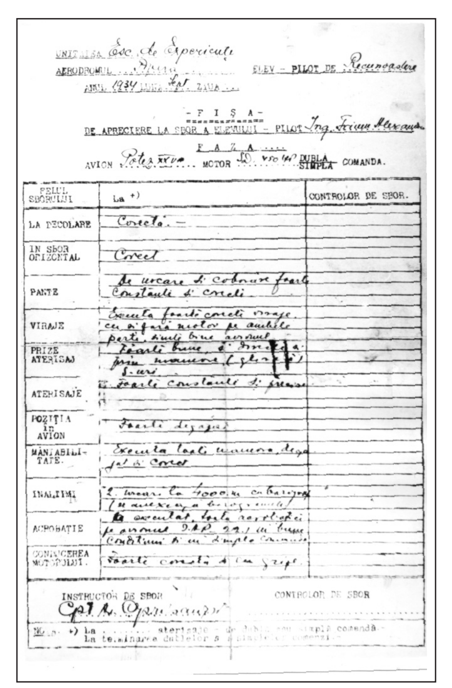


Cam aşa arăta costumul său de zbor sau de pilotare a bobului, lipseşte pălăria cu boruri gen american.



Avionul D.H. “Gipsy Mott”,
accidentat de Dudu şi Marinescu în Austria la St. Paulten.





UNITATEA Esc. de Experiențe
AERODROMUL [illegible] ELEV - PILOT DE Recunoaștere
ANUL 1934 LUNA Sept. ZIUA ...

- F I Ș A -

DE APRECIERE LA SBOR A ELEVULUI - PILOT Ing. Frim Alexandru

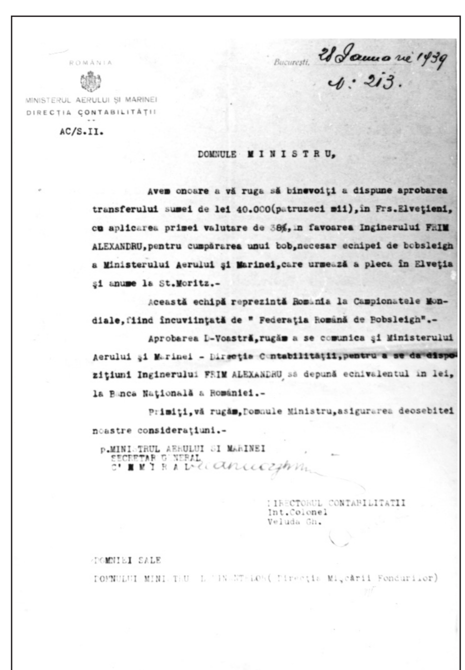
F A Z A ....

AVION Potez XXV ... MOTOR [illegible] DUBLA SIMPLA COMANDA.

FELUL SBORULUI	La +)	CONTROLOR DE SBOR.
LA DECOLARE	Corectă. -	
IN SBOR ORIZONTAL	Corect	
PANTE	de urcare și coborîre foarte constante și corecte.	
VIRAJE	Execută foarte corect viraje cu și fără motor pe ambele părți, ține bine avionul	
PRIZE ATERISAJ	Foarte bune, și [illegible] prin manevre (glisade) S-uri	
ATERISAJE	Foarte constante și [illegible]	
POZIȚIA în AVION	Foarte degajată	
MÂNIABILITATE.	Execută toate manevrele degajat și corect	
INALTIMI	2 urcări la 4000 m cu barograf (în anexă [illegible])	
ACROBAȚIE	A executat toate acrobațiile pe avionul [illegible] în bune condițiuni și în simplă comandă	
CONDUCEREA MOTORULUI.	Foarte corectă și cu [illegible]	

INSTRUCTOR DE SBOR Cpt. [illegible] CONTROLOR DE SBOR

NOTA. +) La .... aterisaje - de dublă sau simplă comandă.-
La terminarea dublelor și a simplelor comenzi.-



ROMÂNIA
MINISTERUL AERULUI ȘI MARINEI
DIRECȚIA CONTABILITĂȚII
AC/S.II.

București, 28 Ianuarie 1939
No: 213.

DOMNULE MINISTRU,

Avem onoare a vă ruga să binevoiți a dispune aprobarea transferului sumei de lei 40.000(patruzeci mii), in Frs.Elvețieni, cu aplicarea primei valutare de 38%, in favoarea Inginerului FRIM ALEXANDRU, pentru cumpărarea unui bob, necesar echipei de bobsleigh a Ministerului Aerului și Marinei, care urmează a pleca în Elveția și anume la St.Moritz.-

Această echipă reprezintă Romania la Campionatele Mondiale, fiind încuviințată de " Federația Română de Bobsleigh".-

Aprobarea D-Voastră, rugăm a se comunica și Ministerului Aerului și Marinei - Direcția Contabilității, pentru a se da dispozițiuni Inginerului FRIM ALEXANDRU să depună echivalentul in lei, la Banca Națională a României.-

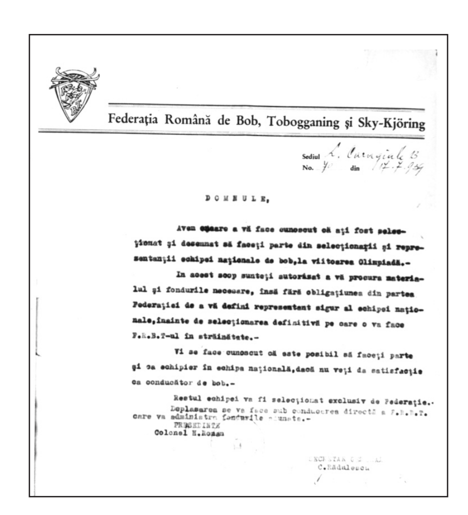
Primiți, vă rugăm, Domnule Ministru, asigurarea deosebitei noastre considerațiuni.-

p.MINISTRUL AERULUI ȘI MARINEI
SECRETAR GENERAL
C. AMIRAL [illegible]

DIRECTORUL CONTABILITATII
Int.Colonel
Veluda Gh.

DOMNIEI SALE
DOMNULUI MINISTRU [illegible] (Direcția Mișcării Fondurilor)

Documente din arhiva personală, puse la dispoziția redacției MODELISM, în 2004, de către pilot ing. av. Sorin TULEA.



Federația Română de Bob, Tobogganing și Sky-Kjöring

Sediul L. Caragiale 13
No. 70 din 17.7.939

D O M N U L E,

Avem onoare a vă face cunoscut că ați fost selecționat și desemnat să faceți parte din selecționații și representanții echipei naționale de bob, la viitoarea Olimpiadă.-

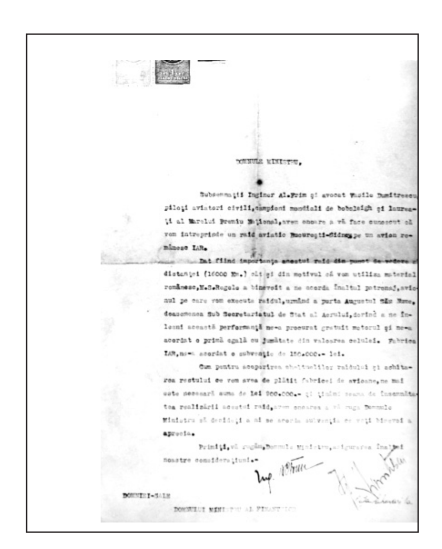
In acest scop sunteți autorisat a vă procura materialul și fondurile necesare, însă fără obligațiunea din partea Federației de a vă defini representant sigur al echipei naționale, inainte de selecționarea definitivă pe care o va face F.R.B.T-ul în străinătate.-

Vi se face cunoscut că este posibil să faceți parte și ca echipier în echipa națională, dacă nu veți da satisfacție ca conducător de bob.-

Restul echipei va fi selecționat exclusiv de Federație.-
Deplasarea se va face sub conducerea directă a F.R.B.T. care va administra fondurile [illegible].-

PRESEDINTE
Colonel N.Roman

SECRETAR GENERAL
C.Rădulescu



DOMNULE MINISTRU,

Subsemnații Inginer Al.Frim și avocat Vasile Dumitrescu, piloți aviatori civili, campioni mondiali de bobsleigh și laureați al Marelui Premiu Național, avem onoare a vă face cunoscut că vom intreprinde un raid aviatic București-Sidney pe un avion românesc IAR.

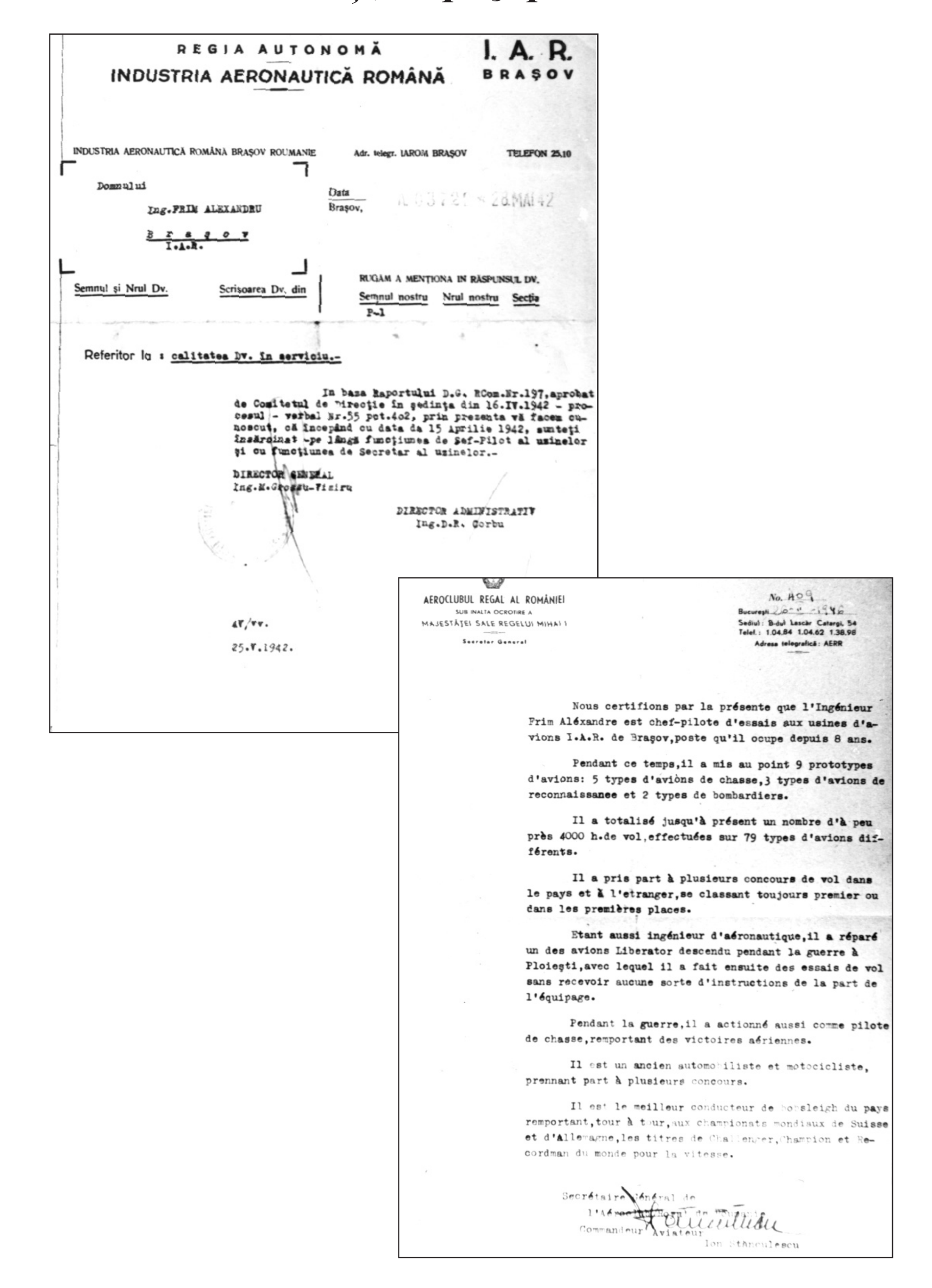
Dat fiind importanța acestui raid din punct de vedere al distanței (16000 Km.) cît și din motivul că vom utiliza material românesc, M.S.Regele a binevoit a ne acorda Înaltul patronaj, avionul pe care vom executa raidul, urmând a purta Augustul Său Nume, deasemenea Sub Secretariatul de Stat al Aerului, dorind a ne înlesni această performanță ne-a procurat gratuit motorul și ne-a acordat o primă egală cu jumătate din valoarea celulei. Fabrica IAR, ne-a acordat o subvenție de 150.000.- lei.

Cum pentru acoperirea cheltuelilor raidului și achitarea restului ce vom avea de plătit fabricei de avioane, ne mai este necesară suma de lei 900.000.- și ținînd seama de însemnătatea realizării acestui raid, avem onoarea a vă ruga Domnule Ministru să decideți a ni se acorda subvenția ce veți binevoi a aprecia.

Primiți, vă rugăm, Domnule Ministru, asigurarea înaltei noastre considerațiuni.-

Ing. Al. Frim [illegible]

DOMNIEI-SALE
DOMNULUI MINISTRU AL FINANȚELOR



REGIA AUTONOMĂ
INDUSTRIA AERONAUTICĂ ROMÂNĂ

I. A. R.
BRAŞOV

INDUSTRIA AERONAUTICĂ ROMÂNĂ BRAŞOV ROUMANIE   Adr. telegr. IAROM BRAŞOV   TELEFON 25.10

Domnului

Ing. FRIM ALEXANDRU

Braşov
I.A.R.

Data
Braşov, 28 MAI 42

Semnul şi Nrul Dv.   Scrisoarea Dv. din

RUGĂM A MENŢIONA IN RĂSPUNSUL DV.
Semnul nostru   Nrul nostru   Secţia
P-1

Referitor la : calitatea Dv. în serviciu.-

In baza Raportului D.G. RCom.Nr.197, aprobat de Comitetul de Direcţie în şedinţa din 16.IV.1942 - procesul - verbal Nr.55 pct.4o2, prin prezenta vă facem cunoscut, că începând cu data de 15 Aprilie 1942, sunteţi însărcinat - pe lângă funcţiunea de Şef-Pilot al uzinelor şi cu funcţiunea de Secretar al uzinelor.-

DIRECTOR GENERAL
Ing. M. Grossu-Viziru

DIRECTOR ADMINISTRATIV
Ing. D.R. Corbu

AV/vv.
25.V.1942.

AEROCLUBUL REGAL AL ROMÂNIEI
SUB INALTA OCROTIRE A
MAJESTĂŢEI SALE REGELUI MIHAI I
Secretar General

No. 409
Bucureşti 26 - 1946
Sediul: B-dul Lascăr Catargi, 54
Telef.: 1.04.84 1.04.62 1.38.98
Adresa telegrafică: AERR

Nous certifions par la présente que l'Ingénieur Frim Aléxandre est chef-pilote d'essais aux usines d'avions I.A.R. de Braşov, poste qu'il ocupe depuis 8 ans.

Pendant ce temps, il a mis au point 9 prototypes d'avions: 5 types d'aviòns de chasse, 3 types d'avions de reconnaissanee et 2 types de bombardiers.

Il a totalisé jusqu'à présent un nombre d'à peu près 4000 h. de vol, effectuées sur 79 types d'avions différents.

Il a pris part à plusieurs concours de vol dans le pays et à l'etranger, se classant toujours premier ou dans les premières places.

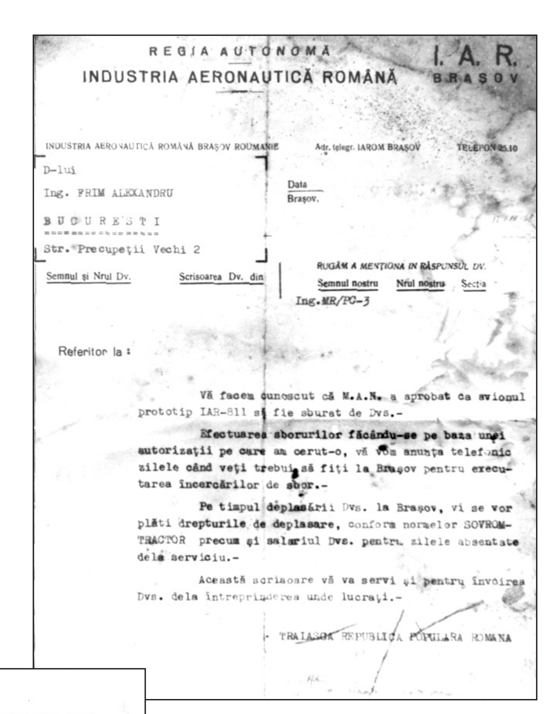
Etant aussi ingénieur d'aéronautique, il a réparé un des avions Liberator descendu pendant la guerre à Ploieşti, avec lequel il a fait ensuite des essais de vol sans recevoir aucune sorte d'instructions de la part de l'équipage.

Pendant la guerre, il a actionné aussi comme pilote de chasse, remportant des victoires aériennes.

Il est un ancien automobiliste et motocicliste, prennant part à plusieurs concours.

Il est le meilleur conducteur de bobsleigh du pays remportant, tour à tour, aux championats mondiaux de Suisse et d'Allemagne, les titres de Challenger, Champion et Recordman du monde pour la vitesse.

Secrétaire Général de
l'Aéro-Club Royal de Roumanie
Commandeur Aviateur
Ion Stănculescu



REGIA AUTONOMĂ

INDUSTRIA AERONAUTICĂ ROMÂNĂ

I. A. R.
BRAŞOV

INDUSTRIA AERONAUTICĂ ROMÂNĂ BRAŞOV ROUMANIE   Adr. telegr. IAROM BRAŞOV   TELEFON 25.10

D-lui
Ing. FRIM ALEXANDRU
BUCUREŞTI
Str. Precupeţii Vechi 2

Data
Braşov,

Semnul şi Nrul Dv.   Scrisoarea Dv. din

RUGĂM A MENŢIONA IN RĂSPUNSUL DV.
Semnul nostru   Nrul nostru   Secţia
Ing.MR/PC-3

Referitor la :

Vă facem cunoscut că M.A.N. a aprobat ca avionul prototip IAR-811 să fie sburat de Dvs.-

Efectuarea sborurilor făcându-se pe baza unei autorizaţii pe care am cerut-o, vă vom anunţa telefonic zilele când veţi trebui să fiţi la Braşov pentru executarea încercărilor de sbor.-

Pe timpul deplasării Dvs. la Braşov, vi se vor plăti drepturile de deplasare, conform normelor SOVROM-TRACTOR precum şi salariul Dvs. pentru zilele absentate dela serviciu.-

Această scrisoare vă va servi şi pentru învoirea Dvs. dela întreprinderea unde lucraţi.-

TRAIASCA REPUBLICA POPULARA ROMANA

DEPARTAMENTUL AVIATIEI CIVILE

BUCUREŞTI—OTOPENI
ŞOS. BUCUREŞTI—PLOIEŞTI km 16,5
COD 71950

Telefon: 33.43.72
33.55.26
TELEX: 11181 AIRBUH R

Stimate tovaraşe inginer
ALEXANDRU FRIM,

In numele Consiliului de conducere şi al Consiliului politic al Departamentului Aviaţiei Civile, precum şi al meu personal, vă exprim cele mai calde felicitări cu prilejul împlinirii a 52 ani de la breveterea ca pilot aviator şi 75 ani de viaţă, cu aprecieri deosebite pentru activitatea depusă ca pilot de încercare al avioanelor fabricate în Uzina I.A.R. - Braşov.

"LA MULTI ANI!" cu deplină sănătate.

SEFUL DEPARTAMENTULUI AVIATIEI CIVILE
General maior aviator
Aurel Răican



Campionatul din 1930 de la Davos

UNIUNEA DE CULTURĂ FIZICĂ ŞI SPORT
DIN
REPUBLICA POPULARĂ ROMÎNĂ
CONSILIUL GENERAL

BUCUREŞTI — STR. VASILE CONTA Nr. 16
CENTRALA TELEFONICA: 11.70.70 — 11.10.05

nr.

FEDERATIA ROMINA DE SCHI-BOB
Comisia Centrală de Bob

Către,
TOV. INGINER PRIM [illegible]
Bucureşti

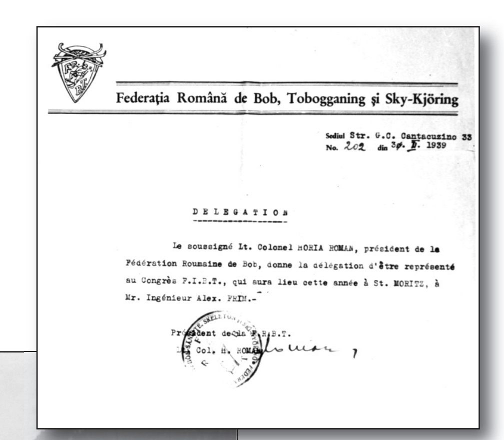
Vă facem cunoscut că în urma hotărîrilor luate în şedinţa Comisiei Centrale de Bob, de pe lîngă Federaţia Romînă de Schi-Bob, cu aprobarea U C F S - Consiliul General - aţi fost confirmat în funcţia de:

- VICEPRESEDINTE AL COMISIEI CENTRALE DE [illegible]

Se eliberează prezenta pentru a vă servi ca legitimaţie la competiţiile oficiale de bob-săniuţe şi participării la şedinţele Comisiei Centrale şi a subcomisiilor de bob, în Bucureşti sau localităţile în care veţi fi convocat de Federaţie.

SECRETAR F R SCHI-BOB,
P.Focşeneanu

Comisia Centrală de Bob,



Federaţia Română de Bob, Tobogganing şi Sky-Kjöring

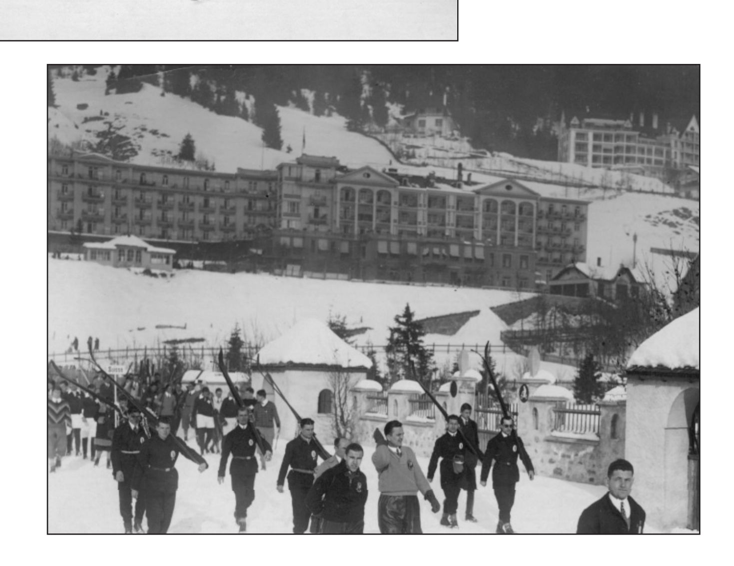
Sediul Str. G.C. Cantacuzino 33
No. 202 din 30. II. 1939

DELEGATION

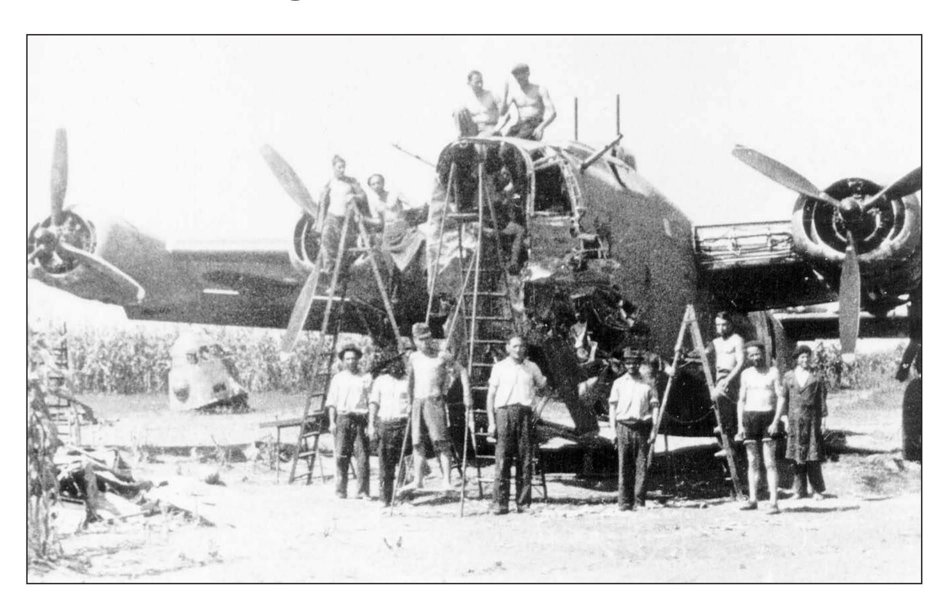
Le soussigné Lt. Colonel HORIA ROMAN, président de la Fédération Roumaine de Bob, donne la délégation d'être représenté au Congrès F.I.B.T., qui aura lieu cette année à St. MORITZ, à Mr. Ingénieur Alex. FRIM.-

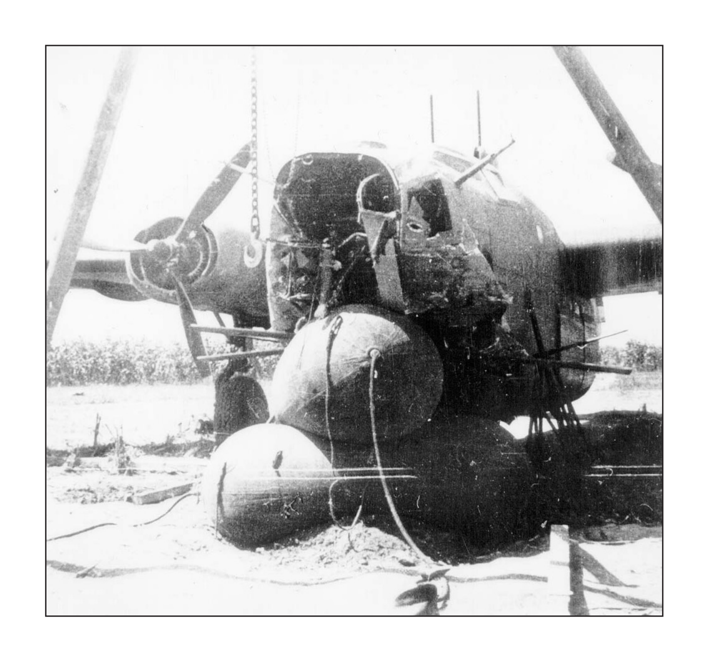
Président de la F.R.B.T.
Lt. Col. H. ROMAN

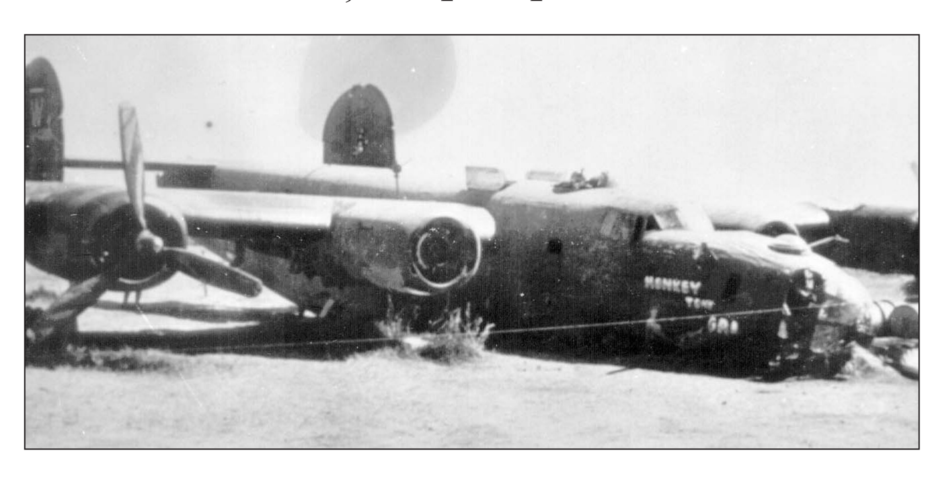
Echipa olimpică de bob a României, defilează la Davos, în Elveția.
(fotografii din colecția Dudu Frim).

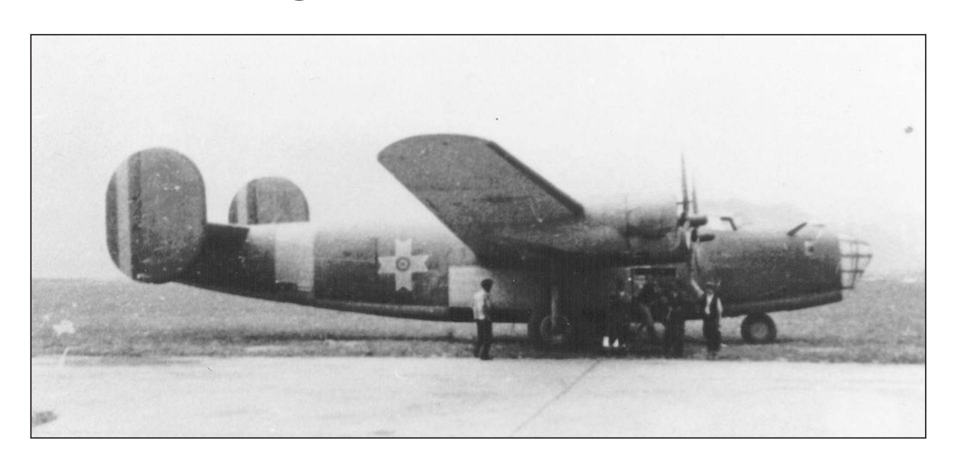



123762

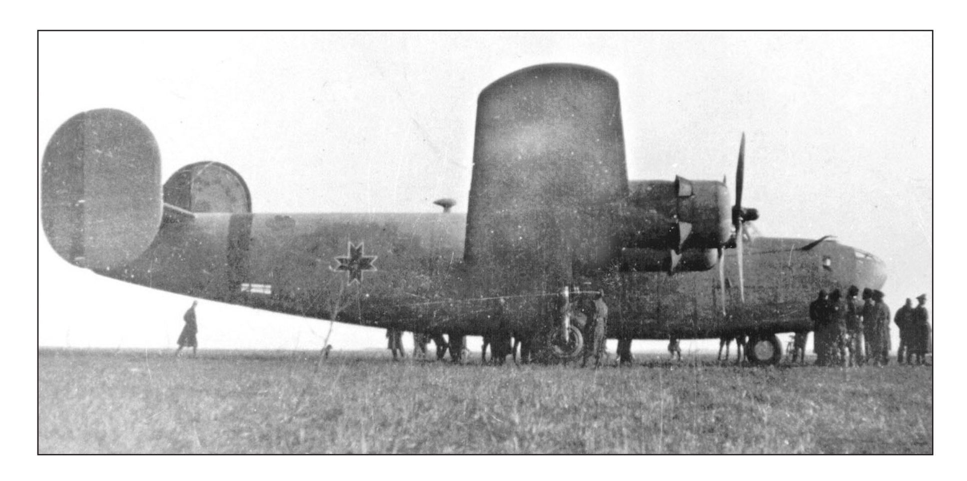














*Jaguarul lui Dudu Frim; a fost cumpărat de la Rege, după ce acesta i-a calat motorul.
Dudu l-a reparat pentru cursele de automobile din România.
Care-o fi povestea lui ? Ştim că i-a fost confiscat de autoritățile anului 1950. În rest ....*